



## **Les Vélos à Assistance Electrique (VAE)**

dossier central : pages 9 à 12

N° 132 - juin 2012 - 3,25 euros

## **Chantiers aux longs cours : festival de coupures !**

Article et brève, page 14



**Strasbourg,  
c'est le pied !**

Page 4



**Piétons, vélos,  
bus, camions,  
cohabitons !**

page 7



# EDITORIAL - Politique cyclable : Grenoble déraile en essayant de passer le grand braquet

## Odile nous a quittés

Odile avait rejoint l'ADTC il y a quelques années.

Travaillant bénévolement à la médiathèque de la MNEI, elle m'avait abordé en rouspétant contre la 6020, ses tarifs et sa régularité.

Très vite, elle a pris en charge ce dossier, mis en place des comptages avec l'aide de nos spécialistes, rencontré les maires des communes de St Nazaire et de Lumbin, dans le cadre de notre section locale du Grésivaudan où elle venait régulièrement avec son mari Michel.

Cyclotouriste, elle nous a quittés brusquement en bas d'une longue descente ce printemps... Au revoir Odile... Nous continuerons à militer pour l'amélioration de cette ligne 6020 à laquelle tu tenais tant !

Antoine Jammes

Grenoble Alpes Métropole a adopté une délibération que nous saluons avec espoir. Un groupe de travail, qui associait des professionnels de la mobilité, et des représentants des élus, des services techniques, et des usagers, a planché sur l'évaluation de sa politique cyclable. La Métro a décidé de suivre les recommandations formulées à la suite de ce travail, et de « passer au grand braquet ». Le contexte pousse fortement en ce sens : il faut réduire le trafic automobile, et il sera difficile d'augmenter dans les mêmes proportions l'offre de transports en commun. Il faut que le vélo puisse jouer pleinement son rôle d'alternative. Et ce rôle n'est pas marginal, puisque les déplacements de moins de 5 km constituent encore plus de la moitié des déplacements en voiture dans la Métro !

La Métro annonce donc qu'elle mettra en œuvre une politique cyclable très volontariste pour atteindre 15% de part modale vélo, en agissant sur les aménagements (voies cyclables et stationnement), les services, l'information, l'incitation, et l'accompagnement au changement de comportement. Le SMTC, autorité organisatrice des transports de l'agglomération grenobloise, s'associe naturellement à cette décision, et cite en exemple la ville de Copenhague, qui affirme depuis des années qu'il faut concevoir et dimensionner tous les équipements pour cycles en pensant non pas à la fréquentation actuelle, mais à celle qu'on se fixe comme objectif.

Au-delà de cette volonté affichée, qu'en est-il sur le terrain ? Hélas, les décisions récentes ne sont pas à la hauteur de ces ambitions. Des exemples concrets ?

Alors que l'intermodalité est identifiée comme un enjeu de la politique de déplacement, et que la gare de Grenoble va être restructurée, le

programme du projet prévoit une capacité insuffisante pour la future vélostation, en regard des objectifs annoncés. Autre exemple : le budget nécessaire à la construction des ouvrages de franchissement des « grandes coupures » (ponts ou passerelles sur rivière, voie ferrée et/ou rocade) n'est pas chiffré dans l'échéancier du développement du réseau cyclable d'agglomération. Ce serait pourtant moins cher, et sans doute plus utile, que d'élargir l'A480 !

Enfin, un exemple particulièrement regrettable : la prise en compte insuffisante des cycles dans le projet « tram E ». Sur un des principaux axes de l'agglomération, le cours Jean Jaurès à Grenoble, la voie cyclable prévue sur la chaussée sera, selon les tronçons, une bande cyclable trop étroite (1,10 m caniveau inclus), ou une « bande cyclable suggérée » (traduction : de simples pictogrammes vélos au ras du caniveau), voire une « bande cyclable non marquée » (traduction : pas de bande cyclable !). La raison invoquée ? Déplacer les bordures de 30 à 50 cm serait « inesthétique », le principal urbaniste du projet s'y oppose « pour ne pas rompre d'alignement », alors qu'on supprime une partie des arbres pour faire de la place à une file de tourne-à-gauche pour les voitures à l'approche des intersections. Le maître d'ouvrage, le SMTC, se défait sur la Ville. Depuis l'enquête publique « tram E » à l'automne 2011, l'ADTC s'est efforcée d'alerter successivement le SMTC, la Métro, la Ville de Grenoble et le Conseil général, en leur demandant de réviser les plans. En vain jusqu'à présent. Quel gâchis !

Combien d'erreurs de ce type faudra-t-il encore avant que la politique cyclable soit prise au sérieux ?

Monique Giroud

## Sommaire

- P 02 Editorial – Politique cyclable : Grenoble déraile en essayant de passer le grand braquet
- P 03 Comparatif des coûts pour l'usager : les TC bien plus économiques
- P 04 Le plan piéton de Strasbourg
- P 05 Grenoble développe les zones de rencontre
- P 06 Bicycode, LE système de marquage des vélos contre le vol
- P 07 Politique cyclable de la Métro
- P 08 Discrimination TAG - Transisère
- P 09-12 Les vélos à assistance électrique
- P 13 StationMobile, Itinisère, et les autres...
- P 14 Travaux du tram E : une gestion qui pénalise les usagers
- P 15 Restructuration du réseau Nord-est
- P 16 Liaison agglomération - Grésivaudan
- P 17 Projet de télécabine Fontaine – Lans : de nombreuses questions en suspens
- P 18 Travaux été 2012 Grenoble – Chambéry : substitution par autocars
- P 19 Projet ferroviaire Lyon Turin : avis de l'ADTC
- P 20 Revue de presse

## Conseil d'Administration

L'ADTC a tenu son Assemblée générale annuelle le jeudi 5 avril dernier.

A cette occasion le Conseil d'Administration a été reconduit à l'identique.

Le bureau a accueilli un nouveau membre, François Laugier. Il est désormais ainsi composé : Monique Giroud présidente, Antoine Jammes, et Jean-Yves Guéraud vice-présidents, Emmanuel Colin de Verdière secrétaire, Philippe Zanolla trésorier, Christian Cotte, François Laugier et Michel Barnier, membres.

# Comparatif des coûts pour l'usager: les TC bien plus économiques

**ZOOM**

Un consultant, Jean-Marie Beauvais a réalisé pour la FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des transports dont l'ADTC est membre) une étude comparant le coût pour l'usager des trajets courts suivant le mode de transport utilisé.

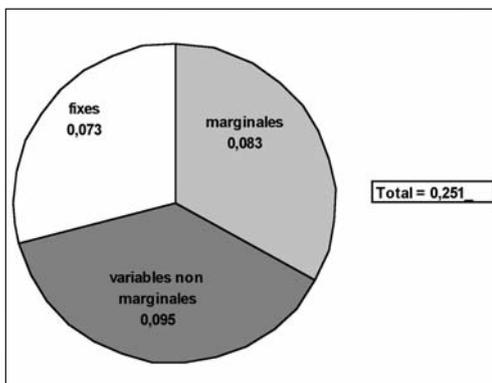
Dans cette étude, les trajets courts sont définis comme les trajets inférieurs à 80 km. Leur longueur moyenne est de 10,8 km (contre 298 km pour les trajets longs). Les chiffres utilisés sont issus de l'Enquête Nationale Transports et Déplacements (ENTD) de 2008.

## Les coûts de la voiture...

Le coût moyen par voyageur x kilomètre ( $v \times km$ ) s'obtient en divisant les dépenses totales des ménages pour la voiture (137 milliards d'euros) par le nombre de  $v \times km$  parcourus (601 milliards  $v \times km$ ). Il est donc de 0,228 € toutes distances confondues et comprend :

- le coût marginal moyen, (carburant, péages, stationnement), autrement dit le coût visible lié à l'usage : 0,073 €,
- le coût variable non marginal (lubrifiants, pièces, accessoires, entretien, réparations), lui aussi lié à l'usage : 0,088 €,
- le coût fixe (auto-école, achat, assurance), lié à la possession du véhicule) : 0,067 €.

Sur les trajets courts, la consommation accrue de carburant et le taux d'occupation plus faible (1,28 contre 1,74 sur les trajets longs) rendent plus élevé le coût par  $v \times km$  : 0,251 €.



Répartition des dépenses par  $v \times km$  sur les trajets courts

## ... et ceux des transports en commun.

Le coût moyen par  $v \times km$  en TC sur les trajets courts est très variable, mais plus économique pour l'usager : 0,131 € sur les transports urbains de province, 0,106 € sur les transports urbains d'Ile de France, 0,072 € sur les TER, 0,040 € sur les réseaux départementaux. La dépense moyenne par  $v \times km$  en TC est de 0,091 €, soit 2,7 fois moins que pour la voiture ! Beaucoup d'usagers ignorent cette différence en comparant le coût qu'ils payent en TC au seul coût marginal moyen (visible) en voiture.

## L'évolution des dépenses

Jean-Marie Beauvais rectifie certaines idées reçues sur l'évolution des prix pour l'usager. De 1970 à 2009, en euros constants (c'est-à-dire inflation déduite), le coût par  $v \times km$  a augmenté de 26 % pour la voiture, de 27 % sur les transports urbains, de 37 % sur les cars départementaux et a baissé de 8 % sur les TER. L'augmentation du coût par  $v \times km$  en voiture vient essentiellement de l'entretien et des réparations puisque :

- le coût marginal moyen (visible) est passé de 0,0553 à 0,0705 €,
- le coût variable non marginal de 0,0529 à 0,0991 €,
- le coût fixe de 0,0823 à 0,0701 €.

Il est donc nécessaire d'informer les automobilistes sur la réalité des coûts variables qu'ils assument, comme le préconise Jean-Marie Beauvais.

Christophe Leuridan

1. Le rapport, résumé dans le n°203 de FNAUT Infos se trouve à l'adresse [http://beauvais-consultants.com/Historique version 2012.pdf](http://beauvais-consultants.com/Historique%20version%202012.pdf)

2. Ce coût tient compte du taux d'occupation moyen des voitures (environ 1,4), contrairement au prix de revient kilométrique, de l'ordre de 0,32 € par véhicule x km.

## CARTON ROUGE à la SNCF

qui supprime inopinément des services de train sans se soucier des problèmes causés aux usagers. Cela a été le cas, par exemple, du train Genève - Grenoble du 15 mars, départ 18 h 42.

C'est ainsi que la suppression du dernier train de la journée peut être annoncée quelques minutes avant le départ et que la SNCF ne se préoccupe pas de proposer une alternative pour les usagers dont la seule solution risque d'être de passer la nuit à l'hôtel...

De plus, en pareil cas, les agents de la SNCF ne montrent guère de zèle à renseigner les usagers.

Bruno Vigny

## CARTON JAUNE au SMTC

qui a tenté de faire oublier la gêne causée par la suppression de l'arrêt Alsace-Lorraine sur la ligne 1 en rebaptisant « Alsace-Lorraine » l'arrêt Jaurès-Berriat de cette même ligne. A quand la pose de plaques « Alsace-Lorraine-sud » à l'angle du cours Berriat ?

Monique Giroud

## CARTON VERT à la Ville de Grenoble

qui a aménagé pour le personnel des services techniques de la rue des Alliés un vaste garage à vélos où ceux-ci sont à l'abri des vols et des intempéries.

Un encouragement efficace à venir travailler à vélo.

Bruno Vigny

## **Voiron « Cœur de ville »**

Voiron reconfigure la voirie de son hyper centre avec plusieurs objectifs : dynamiser le commerce de centre-ville, redonner un espace de vie aux modes doux en supprimant les flux de transit et en limitant l'emprise de la voiture, se mettre en conformité avec la loi sur l'accessibilité.

L'aménagement conjugue la création d'aires piétonnes, de zones de rencontre, une refonte des sens de circulation, et des jonctions piétonnes en cohérence avec le quartier Diversité regroupant les gares routière, SNCF et le parking-silo des Tisserands.

Une concertation a été menée avec les associations de paralysés et de malvoyants pour définir le détail des matières, revêtements et mobiliers urbain.

Parmi les premières réalisations, une zone de rencontre pour laquelle la perception de priorité piétons/voiture mérite d'être améliorée, et une aire piétonne qui ravit les commerçants.

Texte et photo :  
Bernard Bouvier



**De tout temps, la culture urbaine s'est épanouie grâce à une pratique piétonne courante.**

Le XXème siècle a vu les sociétés occidentales réduire fortement leur niveau d'activité physique au fur et à mesure où les moteurs prenaient le relais. Les conséquences en matière de santé publique et de congestion du trafic sont maintenant admises par tous. Si les principaux modes de déplacement voiture, TC, vélo ont été plus ou moins bien planifiés (Plan de Déplacements Urbains, Plan Local de Déplacements, Schéma de Cohérence Territoriale), aucune stratégie n'est prévue pour développer la pratique de la marche à pieds. La part modale piéton avoisine les 30% dans les grandes villes, (34% à Paris, 33% à Strasbourg, 30% à Grenoble). Elle pourrait croître grandement avec la mise en place de mesures incitatives.

C'est pour pallier ces manques que le Conseil municipal de Strasbourg a voté en début d'année la création d'un plan piéton. Ce plan ambitieux jette les bases d'une politique dédiée aux piétons avec l'ambition d'augmenter de 10% la part modale piétons dans les déplacements inférieurs à 1 km, de 5% celle des déplacements inférieurs à 2 km et de renforcer les déplacements à pieds en intermodalité.

### **Les 10 actions du plan**

- promouvoir la marche en organisant des actions événementielles et partenariales en communiquant sur la ville « en temps piéton » et en mettant en évidence des circuits attractifs pour les piétons ;

- accroître la place accordée aux piétons dans l'espace rue en leur consacrant 50 % de l'espace de façade à façade ;

- désamorcer les conflits piétons/vélos. Bien que peu accidentogène, la cohabitation vélos/piétons génère des nuisances pour les deux modes. Il convient de mettre en œuvre des principes pour éviter ces conflits notamment en matière d'aménagements cyclables ;

- utiliser les documents d'urbanisme pour améliorer la perméabilité piéton en créant un maillage piétonnier de 100m maximum entre 2 voiries ;

- instaurer le 1% piéton à l'occasion des projets de TCSP (transport en commun en site propre). Cette action vise à favoriser le rabattement des piétons sur les stations TC ;

- généraliser la demande de pédibus dans les écoles publiques. Le découpage de la carte scolaire garantit à chaque élève du primaire une école à 800 m maxi de son domicile ; il convient de l'inciter à faire cette distance à pied ;

- renforcer la perméabilité piétonne sur les axes à 50 km/h en matérialisant des passages piétons avec un intervalle de 100 m en privilégiant une localisation dans la continuité des rues intersectées ;

- améliorer le traitement des carrefours pour les piétons notamment en réduisant le temps d'attente des piétons, en traitant de façon innovante certains carrefours compliqués, en instaurant des feux avec phase spécifique, en traçant des traversées obliques ;

- résorber les discontinuités des cheminements en traitant et planifiant des ouvrages d'art stratégiques du réseau piétonnier ;

- créer un réseau piétonnier magistral reliant les centralités des quartiers. Ce réseau pourrait servir de vitrine, de support de communication en faveur de la marche à pieds, de réseau de référence déclinant dans ses aménagements la philosophie du plan piéton.

### **Et à Grenoble ?**

Cet intéressant plan indique ce que doit être une véritable politique de déplacement piétons. Ces mesures pourraient facilement être reproduites dans notre agglomération avec la volonté politique de réduire la place hégémonique de la voiture en ville et d'inciter à la marche à pieds dans les déplacements de proximité. La Métro rédige actuellement un guide de la voirie urbaine. Il serait souhaitable que des mesures pour faciliter et encourager les déplacements à pieds soient insérées dans ce guide.

Philippe Zanolla

**Après la création de la zone Montorge - St François - Bressieux, Grenoble projette d'étendre l'application de cette nouvelle disposition du Code de la Route.**

### Le cadre

Créée par décret du 30 juillet 2008 modifiant l'article R-110-2, cette nouvelle disposition pour une circulation apaisée, intermédiaire entre l'aire piétonne et la zone 30, vise à une meilleure lisibilité de l'espace public par l'ensemble des usagers, là où le piéton est portement présent et les autres usagers partagent la chaussée avec lui.

Dans cet espace, la circulation motorisée demeure car il n'est pas possible ou souhaité d'interdire la circulation des véhicules et les chaussées sont à double-sens cyclable. Les piétons sur chaussée sont prioritaires sur les tous les véhicules, cycles compris, sauf sur le tram. Le partage de la voirie se fait par cohabitation entre les piétons et les véhicules, à faible vitesse, au centre de la rue.

Le terme « rencontre » souligne que les conflits doivent se gérer non par un rapport de force mais bien par un comportement de courtoisie au bénéfice des plus vulnérables.

Les entrées doivent être marquées et des aménagements appropriés doivent être réalisés pour avoir un ensemble cohérent qui incite à ralentir. L'une des idées recommandées à cet effet est celle d'une chaussée qui s'efface avec un changement de matériau.

L'aménagement doit traduire le souci de placer le piéton au centre de l'attention, de lui laisser la place et d'assurer au mieux son confort.

Idéalement, le stationnement des véhicules à moteur n'est pas recommandé pour des questions de sécurité (masque de visibilité) et pour libérer l'espace au profit d'un cheminement piéton dégagé.

De fait, il doit être limité, les emplacements doivent être marqués et réservés en priorité aux PMR. Le stationnement doit être contrôlé.

### Le secteur concerné

Est concerné, le secteur du centre ancien de la ville ouvert à la circulation : les rues Alphand, A. Gaché, de la Paix, Bayard, Pdt Carnot, Vieux Temple, F. Taulier, les places Ste Claire, Notre Dame, ainsi que les rues Brocherie, Chenoise, Renaudon, de Lionne, A. Servien, de Lorraine, du Pont St Jaime.

### Les remarques

Si le secteur et les rues choisies répondent bien aux critères, forte présence de piétons, absence de trottoirs, on peut craindre que dans certaines rues de grande largeur, comme la rue Pdt Carnot, ou la place N. Dame, où la plateforme du tram est accessible, que la vitesse effective des véhicules dépasse largement les 20 km/h et que la priorité des piétons soit vite oubliée.

De même, la seule présence des panneaux réglementaires en entrée et fin de zone ne suffisent pas à faire ralentir les véhicules à 20 km/h si la mise en œuvre n'est pas accompagnée d'aménagements recommandés.

D'autres rues, où il n'y a pas de trottoirs, sont toutes prêtes pour en faire partie, les rues du 4<sup>e</sup> régiment du Génie (quartier Hoche), St Laurent, chemins Pinal, du Commerce, Jésus, les rues des 400 couverts, du bois d'Artas, de la Madeleine des fleurs et Ravier-Piquet.

Espérons que la municipalité saura donner sa spécificité à cette nouvelle disposition réglementaire pour lui donner son efficacité en faveur des modes actifs et de l'apaisement de la vitesse en ville.

Christian Cotte



### Une voie verte à Vif

A l'occasion de la réalisation du contournement routier de Vif par le nord, une voie verte a été créée sur le même tracé. Ce mail de 1,5 km est séparé de la route par un talus qui le sécurise et le met à l'abri des nuisances sonores.



Piétons et vélos se partagent l'espace, mais on peut s'attendre à ce que les piétons y soient moins nombreux que les vélos, car la piste est en dehors des zones d'habitation.

L'originalité de cette réalisation se situe au niveau de l'éclairage nocturne : les lampadaires qui sont en veille (10% de leur éclairage) s'activent quand un usager – piéton ou cycliste – est détecté et repassent en veille ensuite.

Ainsi ce mail offre-t-il la sécurité d'un éclairage sans consommer inutilement de l'énergie.

Bruno Vigny

### Recensement « Arceaux pour les vélos »

Souvent, les cyclistes de l'agglomération nous signalent des lieux où la mise en place d'arceaux pour les vélos serait souhaitable (commerces, places, angles de rue, arceaux ou barrières surchargés). Bref là où il en manque toujours un ...

Depuis la mise en ligne sur le site ADTC en février d'un recensement de ces demandes, il nous a été indiqué 146 lieux pour la mise en place d'environ 1000 arceaux.

Ce recensement continue toujours actuellement et, à l'automne nous vous donnerons un premier bilan de l'opération.

Alors, pensez à remplir notre questionnaire sur notre site quand il vous manque un point fixe pour accrocher votre monture.

Dominique Charveriat

# Bicycode, LE système de marquage des vélos contre le vol

## Les cyclistes peuvent tourner à droite au feu rouge dans certains carrefours à Grenoble

Une récente modification du Code de la route (Nov. 2010 et Janvier 2012), permet aux cyclistes qui tournent à droite de passer au feu rouge et donne aux maires le pouvoir de décider des intersections où ils autorisent le tourne-à-droite en présence du panneau réglementaire.

A Grenoble, 247 panneaux ont été posés dans des intersections avec feux tricolores, où les cyclistes soit tournent à droite soit vont tout droit dans un carrefour en T, avec toujours la priorité aux autres usagers, notamment les piétons qui traversent.

Cette autorisation est donnée seulement aux intersections où les cyclistes :

- 1 - rentrent sur une bande cyclable,
- 2 - rentrent dans une Zone 30,
- 3 - rentrent dans un double-sens cyclable.

Cette mise en place s'est faite d'un coup pour faciliter la prise en compte de ce changement par les autres usagers de la voie publique.

Christian Cotte

## Schéma cyclable dans le Grésivaudan

L'étude du schéma directeur vélo du Grésivaudan a démarré à la fin de l'année dernière, après être restée dans les cartons de nombreuses années.

Cependant, la Communauté de communes n'a pas la compétence voirie.

Une présentation d'un diagnostic détaillé a été faite, puis, un schéma d'intention a été acté comportant dans un premier temps des liaisons utilitaires avec un zoom pour la connexion des zones d'emplois, gares, collèges et lycées. Ensuite ce sera le tour des liaisons de loisirs.

Colette Grossiord

## Pourquoi faire marquer son vélo ?

Plus de 400 000 vélos sont volés chaque année. 150 000 sont retrouvés abandonnés et ne peuvent être restitués faute d'identification. La FUB, Fédération française des Usagers de la Bicyclette, propose depuis 2004 une solution à ce problème : le marquage des vélos.

Le marquage consiste à graver sur le cadre un numéro unique, enregistré sur une base de données nationale : [www.bicycode.org](http://www.bicycode.org)

Un mot de passe personnel est délivré au propriétaire pour accéder à son espace personnel sur le site.

## Comment faire marquer son vélo ?

Il faut se présenter à l'opérateur avec sa facture d'achat, ou une pièce d'identité. A Grenoble, le VéloParc Gare, le vélociste Dayak, et occasionnellement l'ADTC lors de certaines manifestations, proposent ce service.

Une fois le vélo marqué, le propriétaire reçoit un "passport vélo" et son mot de passe, qui lui permettra d'enregistrer en temps utile son nom et adresse dans sa fiche vélo. Si le vélo est volé, le numéro gravé doit être donné lors du dépôt de plainte à la police ou la gendarmerie, et déclaré sur le site Bicycode. En cas de découverte du vélo, le numéro permet de retrouver le propriétaire du vélo.

## Développement du système

Depuis 2004, le nombre des vélos marqués est en constante progression et atteint 115 000 vélos fin 2011.

Actuellement, 31 services des forces de l'ordre ont accès au fichier Bicycode des vélos volés, notamment dans les villes de Lille, Amiens, Strasbourg, Bordeaux, Nantes, Rennes, Paris, Marseille, 11 de Police nationale, 18 de municipale et 2 gendarmeries. A cela s'ajoutent les codes d'accès au fichier diffusés à tous les commissariats de

Paris et de la petite couronne par la Préfecture de Police de Paris. Depuis mars 2012, la Direction générale de la Police nationale dispose d'un accès au fichier.

Le Plan National Vélo du 26 janvier 2012, tant par son contenu que par les actions engagées, constitue une avancée qui permet de voir le système Bicycode légitimé par l'Etat, laisse augurer une perspective de développement et de changement d'échelle du marquage. La mesure n° 9 « Développer le marquage des vélos à la source et sensibiliser – former les forces de l'ordre – à l'utilisation du marquage (en lien avec le Ministère de l'Intérieur) permet d'esquisser deux axes, le développement, voire la généralisation par circulaire interne, de l'accès au fichier des vélos pour les forces de l'ordre, et le développement du marquage à la source avec les fabricants de cycles et les revendeurs.

Il faut noter que les vélos fabriqués par Arcade Cycles (ex Intercycles) à la Rochesur-Yon, et destinés à des collectivités, des entreprises et des loueurs, sont déjà marqués à la source suite à une convention de partenariat passée avec la FUB.

Christian Cotte



Plaquette « Contre le vol des vélos, le marquage Bicycode® » FUB 2010

**Lors de la séance du 23 mars 2012, le conseil de la Métro a voté deux délibérations importantes concernant les déplacements à vélo.**

### Actualisation de la politique cyclable de l'agglomération

Cette délibération porte sur l'actualisation des enjeux, objectifs et principes de la politique cyclable de l'agglomération. Après avoir rappelé l'historique de cette politique, cette délibération propose 8 nouveaux objectifs :

- mettre en place une politique offensive et globale de promotion du vélo,
- développer une offre de service vélo performante,
- renforcer le portage politique cyclable de la Métro,
- recentrer les projets d'aménagements cyclables autour de quelques grands objectifs (schéma directeur pour un réseau hiérarchisé et programmation d'ouvrages d'art de franchissement pour les modes doux),
- poursuivre et renforcer le positionnement technique de la Métro auprès des autres aménageurs (guide de la voirie)
- suivre les effets de la politique cyclable et faire les adaptations nécessaires,
- création d'une délégation aux modes actifs auprès de la vice-Présidence déléguée aux déplacements.

### Programme 2012-2015

La deuxième délibération fixe le programme d'investissements pour la période 2012-2015. Huit nouvelles opérations seront lancées sur cette période :

- une voie verte permettant de desservir la ZAC centre de St. Martin d'Hères depuis la gare de Gières (en passant par la rue St Just),
- une piste bidirectionnelle assurant la continuité de la piste des Jeux Olympiques au futur pôle d'échange multimodal des gares de Grenoble (par les rues de Vizille ou Joseph Rey),
- 4 tronçons en piste bidirectionnelle sur l'itinéraire polygone – campus en rive

droite de l'Isère (esplanade, quais de l'Isère à Grenoble, CHU, boulevard de la chantourne à La Tronche),

- voie verte sur le chemin Ferrini,
- voie verte du passage Ricou au parc de l'Ile d'Amour à Meylan.

### Commentaires de l'ADTC

Concernant la politique cyclable, nous nous réjouissons que des ouvrages de franchissement des coupures soient enfin dans les objectifs. Nous souhaitons être associés à l'élaboration du programme car nous avons déjà listé les besoins de passerelles dans l'agglomération depuis plusieurs années. Nous avons déjà abordé le guide de la voirie dans un précédent numéro. Il est important que celui-ci paraisse rapidement afin d'homogénéiser les aménagements cyclables à l'échelle de la Métro. Enfin le suivi régulier des effets de la politique cyclable devrait permettre des réajustements rapides en fonction de l'évolution des pratiques.

Sur le programme 2012-2015, nous ne pouvons qu'être déçus du peu d'ambition de celui-ci. Certes les aménagements projetés sont intéressants, notamment le prolongement de la piste des JO en direction des gares et de la presqu'île, mais les autres aménagements prévus ne représentant que quelques kilomètres, ils ne traduisent pas une volonté forte d'infléchir les parts modales en faveur des modes doux. Si la ville centre est bien pourvue en aménagements, le vélo restera le parent pauvre dans les autres Communes de l'agglomération en absence de plan ambitieux. Celles-ci n'ayant pas toutes encore une culture cyclable développée, elles continueront à privilégier les voies automobiles et à faire des aménagements cyclables alibis en peignant des bandes sur trottoirs par exemple.

Philippe Zanolla

**Piétons, vélos, bus, camions : cohabitons !**



L'ADTC participe à la deuxième édition de la campagne de sensibilisation aux angles morts et porte à faux des poids lourds. Dans ce cadre, le visuel ci-dessus est apposé à l'arrière de tous les bus et cars circulant dans la région urbaine grenobloise !

#### → CE QU'IL FAUT FAIRE

- A l'avant, restez à distance de la cabine du chauffeur
- A l'arrière, tenez-vous systématiquement à une distance de 1 m
- Gardez toujours le contact visuel avec le chauffeur dans les rétroviseurs

#### → CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

- Ne dépassez jamais un véhicule grand gabarit en manœuvre
- Ne dépassez jamais un véhicule grand gabarit par la droite
- Ne vous arrêtez jamais sous les rétroviseurs, zones invisibles pour le chauffeur.

Piétons, vélos, bus, camions : pour une meilleure cohabitation, gardons nos distances !

Céline Vert

## Le projet de SCoT à l'enquête publique

Du 4 mai au 4 juillet 2012 se déroule l'enquête publique du SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) de la région grenobloise (256 Communes).

Le SCoT est un document d'urbanisme qui définit les principes généraux qui s'appliqueront aux politiques d'urbanisme, d'habitat, de développement économique et de déplacements.

Les PDU (Plans de Déplacements Urbains) et PLU (Plans Locaux d'Urbanisme) doivent tenir compte du SCoT.

Vous pouvez consulter le dossier d'enquête publique dans les Communes et les intercommunalités de la région grenobloise, ainsi qu'au siège de l'EPSCoT.

Un registre est prévu afin de recueillir vos observations.

L'ADTC apportera sa contribution à cette enquête et mettra à disposition cette contribution sur notre site.

Michel Barnier

**Se déplacer en transports en commun dans la région grenobloise n'est pas toujours facile, même pour les habitués : plusieurs exploitants, des points de correspondance entre lignes parfois oubliés, une tarification complexe, des horaires peu lisibles... Certains points, qui simplifieraient la vie des usagers, pourraient être vite résolus !**

A l'intérieur de l'agglomération grenobloise, mieux vaut circuler dans un bus TAG que dans un car TransIsère. Quelques exemples.

### Ligne 6020 et ligne Chrono

En 2005, la ligne 6020 a été restructurée avec une double exploitation : TransIsère pour les bus allant à Crolles et TAG pour les bus ayant leur terminus au Lycée du Grésivaudan. Les bus ont été équipés du système de priorité aux feux de la TAG sur Meylan. Le fonctionnement, à peu près correct au début, s'est progressivement dégradé, de plus en plus de bus ne déclenchant plus les feux. Lors de la mise en place de la ligne Chrono, en quelques jours, tous les bus de cette ligne ont bénéficié de cette prise en compte, alors que les cars 6020 se sont retrouvés dépourvus de ce système... Deux poids, deux mesures ?

### Arrêt Jean Jaurès – Félix Viallet

L'ADTC a demandé qu'une correspondance de qualité soit offerte entre les cars TransIsère empruntant l'avenue Félix Viallet et la ligne TAG 1 qui circule sur le cours Jean Jaurès. La délibération prise par le SMTC en juin 2011 pour rapprocher l'arrêt TransIsère sur l'avenue F. Viallet n'est toujours pas mise en œuvre ! Et la création d'un arrêt pour la ligne 1 entre l'arrêt Alsace-Lorraine et la place Dubedout n'est toujours pas d'actualité.

### Arrêt Foch-Ferrié Express 2

La ligne Express 2 circule sur les grands boulevards avec un arrêt important « Foch-Ferrié ». Plusieurs mois après la mise en place de ce nouveau circuit, le poteau d'arrêt est toujours caché derrière des voitures en stationnement, et sans abribus !

### Signalétique sur les abribus

Les abribus à l'intérieur de l'agglomération sont gérés par la Semitag. TransIsère donne les fiches horaires à la Semitag pour les afficher à l'intérieur de l'abribus. Mais chacun constate régulièrement que la mise à jour de certaines fiches horaires est faite très tardivement. Lorsqu'un usager le signale à la Semitag, celle-ci le renvoie vers TransIsère... Dommage également que les exploitants ne se soient pas mis d'accord pour imprimer les fiches horaires au format Semitag, beaucoup plus lisibles que ceux de TransIsère.



L'ADTC a déjà manifesté auprès de la Semitag son insatisfaction à propos de la signalisation aux arrêts des lignes desservies.

Pourquoi différencier les lignes TAG des lignes TransIsère ? Pourquoi compliquer inutilement la vie de tous ceux qui ne sont pas familiers avec ces réseaux de TC de la région grenobloise ? Que de motifs d'erreurs ! La Semitag nous a répondu qu'il y a parfois trop de lignes TransIsère au même endroit. Nous en avons compté au maximum 11 entre Chavant et la gare de Grenoble. Il est temps que les exploitants réalisent que leurs réseaux sont complémentaires et non concurrents !



Le Pays du Grésivaudan, lui, indique sur ses arrêts les lignes du Grésivaudan... et celles de TransIsère (même si la direction manque sur ces panneaux) !

C'est au SMTC, autorité organisatrice, qu'il revient de donner à son exploitant une directive dans ce sens, pour rendre les réseaux plus lisibles !

Texte : Antoine Jammes

Photos : Emmanuel Colin de Verdière et Antoine Jammes



# Les vélos à assistance électrique

C'est le printemps, l'occasion de s'essayer au vélo pour ceux qui n'ont pas encore franchi le cap.

Mais certaines réticences peuvent être un frein à l'utilisation du vélo, comme la distance à parcourir ou la condition physique. Alors, pourquoi ne pas tenter la solution du Vélo à Assistance Électrique (VAE) ? Un parfait compromis entre la liberté qu'offre un véhicule individuel et un outil pour se remettre à une activité physique en douceur. Nous vous proposons d'en savoir plus sur ce véhicule assez peu connu en France, mais promis à un grand avenir !

Ce dossier ne concerne que les « vrais VAE » selon la réglementation en vigueur (voir encadré).

## Qu'est ce que c'est ? Comment ça marche ?

Un VAE est d'abord un vélo, et non un cyclomoteur dit « à propulsion ». En effet, l'assistance électrique ne se met en route que si l'on pédale et s'arrête dès qu'on cesse de pédaler. Le système d'assistance comprend trois éléments :

- une batterie rechargeable,
- un moteur électrique,
- une électronique de contrôle.

Le moteur électrique est situé soit dans le moyeu d'une roue, soit dans le pédalier. La batterie qui l'alimente est le plus souvent située sur la barre diagonale du cadre ou sur le porte-bagages. L'électronique de contrôle est intégrée à la batterie ou déportée sur le guidon pour pouvoir régler de l'assistance avec plus ou moins d'options (simple mise en marche, sélection d'un mode d'assistance, affichage de la vitesse, de l'état de charge de la batterie...). La localisation de ces éléments est un critère à prendre en compte selon la morphologie du cycliste pour assurer son confort.

Un VAE est plus lourd de 6 à 20 kg par rapport à un vélo classique, mais la manœuvrabilité apportée par l'assistance compense le surpoids, qu'on ne ressent pas à l'usage.

## Rappel réglementaire

Dans le Code de la route français et la réglementation de l'Union Européenne (directive 2002/24/EC), un vélo à assistance électrique (VAE) ou cycle à pédalage assisté (CPA), est un vélo, équipé d'une motorisation présentant obligatoirement les trois caractéristiques suivantes :

- 1) puissance maximale 250 W, sous une tension maximale de 50V,
- 2) le moteur doit se débrayer quand on cesse de pédaler,
- 3) le moteur doit se débrayer au-delà de 25 km/h.

En pratique, le moteur se débraye aussi dès qu'on actionne les freins, mais ce n'est pas une obligation légale : les cyclistes qui freinent ne continuent pas à pédaler en même temps, et l'arrêt du pédalage débraye le moteur.

Tout cycle motorisé ne respectant pas l'une ou l'autre des 3 conditions ci-dessus est un cyclomoteur. Ces cyclomoteurs électriques légers ont leur utilité pour les trajets particulièrement longs et/ou pentus. Mais ils sont soumis à la réglementation applicable aux cyclomoteurs : immatriculation, assurance « deux-roues motorisé », et casque obligatoires ; et, sauf exception signalée par un panneau spécifique, interdiction d'emprunter les voies cyclables. Cette distinction se justifie par le fait que les statistiques d'accident sont très différentes dans les catégories vélo et cyclomoteur.

Avant un achat, vérifiez si le certificat d'homologation VAE est valide dans l'Union européenne, et sinon, assurez-le comme cyclomoteur.

## Les différents types d'assistance

- **par rotation du pédalier** : un capteur détecte la rotation du pédalier et le moteur démarre instantanément. L'assistance est indépendante de la vitesse et de la force à laquelle on pédale.

- **par capteur de pression** : le moteur se met en marche dès qu'une pression est exercée sur le pédalier. L'assistance est proportionnelle à la pression exercée sur la pédale, quelle que soit la cadence. À réserver aux cyclistes sportifs.

- **par capteur d'effort** : c'est ici la cadence qui commande le moteur. Plus la cadence est élevée, plus l'assistance est importante. Ce type d'assistance est particulièrement efficace pour les démarrages en côte.

- **par tension de la chaîne ou du cardan** : l'assistance se met en marche quand la chaîne est tendue, c'est à dire dès que l'on met le pied sur la pédale. Efficace pour les démarrages en côte, ce type d'assistance impose de mettre les pieds en permanence sur les pédales.

## La motorisation

La puissance maximum du moteur est de 250W. Les premiers VAE fonctionnaient avec des motoréducteurs à courant continu localisé dans le pédalier, avec un couple important à basse vitesse.



Puis les moteurs sans balais « brushless », localisés dans le moyeu de la roue arrière ont simplifié la chaîne d'entraînement avec une électronique plus sophistiquée.



Récemment, les moteurs brushless ont été adaptés pour se positionner au niveau du pédalier et redonner au vélo un fonctionnement plus « classique » au niveau des roues.

## Un petit peu de mécanique théorique ...

La puissance fournie par l'assistance au pédalage est proportionnelle au produit de deux paramètres du moteur : son « couple moteur » et sa fréquence de rotation. La puissance étant strictement limitée, un VAE ne pourra pas être à la fois très « pêchu » au démarrage et très « costaud » pour vous faire grimper des côtes. Si vos trajets habituels comportent des dénivelés significatifs ou que vous roulez chargé (transport d'enfants dans une remorque, par exemple), privilégiez plutôt une assistance électrique qui a un couple élevé. Un tel VAE sera plus « mou » au démarrage, mais « s'essouffera » moins facilement en côte. Un bon revendeur devrait vous permettre d'essayer ou de louer des VAE pendant quelques heures, pour que vous puissiez tester en situation avant de choisir. Certains VAE peuvent être programmés par le revendeur pour optimiser le compromis couple-fréquence en fonction de vos trajets habituels.

## Les différents types de batteries

Les premières batteries étaient au plomb. Très bon marché, elles présentaient l'inconvénient d'être lourdes et d'avoir une durée de vie limitée.

Dans les années 90, sont apparues les batteries nickel-métal hybride (Ni-Mh), plus légères et offrant une meilleure capacité de puissance. Malheureusement, elles se déchargent rapidement si elles ne sont pas utilisées et possèdent un « effet mémoire » (la batterie doit être complètement déchargée avant toute recharge, sinon elle se recharge mal).

Suivant le marché des équipements électroniques nomades (téléphone, ordinateur), les batteries à base de Lithium sont les plus employées aujourd'hui, mais aussi les plus chères.

La première génération « Lithium-Ion » fournit une puissance supérieure à pour un poids moindre que les technologies précédentes, avec une durée de vie plus importante et sans effet mémoire : la capacité énergétique (l'énergie stockée) atteint 120 Wh par kg. Ces batteries

nécessitent une électronique sans faille pour éviter les risques (rares) d'explosion et un boîtier étanche pour éviter les fuites d'électrolyte liquide.

La seconde génération « Lithium – Polymère » offre une meilleure sécurité, en s'auto-consommant au lieu d'exploser en cas de surchauffe. La contrainte d'étanchéité est simplifiée car elle contient un électrolyte sous forme de gel.

	Pb	Ni-Mh	Li-Ion	Li-Po
Coût (euros)	80-200	200-400	300-500	>500
Poids (kg)	10	4-6	2-3	2-3
Effet mémoire	Non	Oui	Non	Non
Capacité max (Wh/kg)	50	90	120-150	140
Cycles charge/décharge	350	500	800	500

### Comparaison des types de batterie

On calcule la capacité d'une batterie en multipliant la tension par le nombre d'ampères x heure. Une batterie de 36V et 10 Ah possède une capacité énergétique de 360 Wh.

Les batteries se rechargent grâce à un adaptateur sur le réseau électrique domestique en 4 heures. Elles sont le plus souvent amovibles, ce qui permet de laisser son vélo dans un local prévu à cet effet et de ne transporter que l'élément à recharger dans l'habitation.

Sur certains modèles, l'énergie du freinage ou en descente peut être récupérée pour recharger la batterie (comme les trolleybus !).

Selon les modèles et le mode de fonctionnement, l'autonomie varie de 40 km à plus de 100 km.

Pour les bricoleurs, il existe des kits de transformation pour transformer soi-même son vélo classique en vélo à assistance électrique, en respectant les normes du VAE. Cet équipement est à réserver toutefois à un vélo solide pour supporter le poids de l'équipement et ayant une mécanique de qualité, en particulier pour le freinage.



## Quels sont les avantages du VAE ?

L'assistance au démarrage permet d'atteindre rapidement une vitesse et une trajectoire stables, même en côte, évitant de zigzaguer sur la chaussée. Plus détendu (car il force moins), le cycliste se concentre mieux sur son environnement et anticipe les dangers. Peu polluant, silencieux, économique, il est idéal pour se faufiler dans les bouchons.

Le risque de vol est plus limité car on ne peut pas recharger les batteries sans le chargeur approprié. Les batteries et/ou la console électronique possèdent parfois un antivol, en plus de celui du vélo : un vrai coffre-fort !

## C'est pour qui ?

Le VAE est recommandé à plusieurs publics et plusieurs situations, le modèle dépendant de l'usage.

Pour les personnes sédentaires, seniors, ou ayant des problèmes de santé (obésité, asthme ...), pour qui se remettre au sport est primordial mais qui ont besoin d'un coup de pouce, le VAE aide à se réadapter à l'effort avant de se remettre éventuellement au vélo classique.

Pour les trajets domicile/travail (ou domicile/université) excédant 5 km (distance habituellement recommandée avec un vélo classique), le VAE permet d'effectuer des trajets de 10 à 20 km pour le même effort physique, sans transpirer (comme Meylan - Fontaine, St Egrève - Campus). Il permet aussi aux habitants qui habitent "un peu" en hauteur (hauts de Claix, Seyssins, Saint Martin le Vinoux, Corenc, Meylan) de gravir facilement un dénivelé de 100 ou 200 m.

Pour transporter des objets lourds : l'assistance électrique permet de transporter sans effort jusqu'à 80 kg sur 25 km et est ainsi adaptée pour emmener les enfants à l'école avant de poursuivre vers son travail. Avec une carriole, il est aussi possible d'aller faire ses courses d'épicerie !

Il existe également des VAE « sportifs » et même tout terrains.

Comme pour les vélos classiques, il existe des VAE de toutes tailles, pour les grands et les petits, des vélos de ville, des vélos hollandais, des VTT, des pliants : tout vélo classique trouvera son équivalent électrique.

## Combien ça coûte ?

Le prix d'un VAE varie de 1000 € (pour un modèle de base en taille S) à 3000 € (pour un vélo sportif ultra-léger). Compter 1500 € pour un bon vélo. Outre le coût d'acquisition, il faut également penser à l'entretien et à la recharge de la batterie.

Le nombre de cycles de charges/décharges étant limité, les batteries doivent être remplacées tous les 2 à 4 ans. En raison de leur composition (métaux lourds, électrolyte), elles doivent être recyclées

par un revendeur agréé. Compter de 500 à 1000 € selon le type de vélo et l'autonomie recherchée (à diviser par le nombre d'années d'utilisation, soit 150 à 500 € par an). Compter 5 à 6 centimes d'euro pour recharger une batterie de 360 Wh permettant de parcourir une quarantaine de kilomètres.



Prise sur le cadre pour batterie intégrée

Si ces coûts semblent élevés à prime abord, il convient de les mettre en regard du coût d'une voiture. Un VAE peut facilement remplacer la deuxième voiture d'une famille et compléter la voiture principale avec un peu d'organisation ! De plus, le marché étant encore balbutiant, les prix sont encore élevés mais seront amenés à baisser lorsque les ventes et le taux d'équipement des ménages augmentera, comme pour tout produit « technologique ».

## Acheter ou louer ?

Avant d'acheter, il est recommandé de louer un VAE pour l'essayer plusieurs jours et se rendre compte s'il convient ou non à l'usage que l'on veut en faire. Et éventuellement de faire le test avec plusieurs modèles.

Une fois que l'on se sent à l'aise avec un modèle et son utilisation, on peut se lancer dans l'acquisition.

Nous vous conseillons de vous adresser aux vélocistes qui proposent des marques connues pour assurer la pérennité du suivi (changement de batterie, remplacement de pièces, réglages ...). Certains constructeurs proposent même une extension de garantie, batterie comprise, jusqu'à 5 ans !

Dans tous les cas, vérifier que le vélo possède bien un certificat d'homologation (norme européenne EN-15194 pour les modèles récents, anciennement EN-14764) et tout l'équipement réglementaire (éclairage, catadioptre, avertisseur sonore, freins).

Voici pour finir quelques témoignages d'utilisateurs réguliers de la région grenobloise ...

### Témoignage d'un « sportif »

Disposant d'un VAE avec un moteur moyeu avant à entraînement direct sans balais, batterie lithium polymère 10A/36V.

Sport : je suis sportif (50 km de course à pied par semaine + tennis), mais je ne peux pas faire de mon trajet de vélotaf sans transpirer à l'aller (ni au retour, mais c'est moins grave). Je me paye même le luxe de porter des vêtements non-respirants qui du coup sont parfaitement étanches.

Temps : cela me permet d'effectuer 2 fois 15 km, et 350 m de dénivélé en une grosse heure. En voiture, il me faut entre 40 min et 2 h selon les conditions de circulation (en moyenne une petite heure pour être honnête). L'intérêt est surtout l'absence d'aléas dans le temps de trajet.

Argent : chaque aller-retour me coûte 3 centimes d'électricité, contre 2 € de diesel. Au niveau du coût de l'entretien, le ratio doit être comparable. Le seul coût non-négligeable du VAE, c'est la batterie. J'en suis à environ 150 € par an, mais la fiabilité des batteries a bien progressé depuis 6 ans.

Santé : plein d'études montrent qu'une heure par jour à 60% de la VMA (Vitesse Maximale Aérobie) est excellent pour la santé.

Santé (bis) : On récupère moins de pollution qu'en voiture car on est plus haut alors que la plupart des polluants sont au ras du sol.

Diététique : on ne mange pas de bestioles en été, car on n'est pas en recherche d'oxygène et donc la bouche reste close.

Confort : on ne transpire pas.

Confort (bis) : on ne craint pas de charger la mule (tournevis, pinces, ponchos, cadenas, chambres à air), ni de mettre de gros et confortables pneus.

Santé des zygomatiques : et puis c'est tellement drôle de doubler de vrais cyclistes (ou habillés comme tel) en sifflotant, avec un jean, un gros VTT, et des sacoches bourrées à craquer.

### Témoignage d'une adhérente de l'ADTC

J'habite Montbonnot et je vais travailler soit à Crolles soit à Grenoble. Avec la distance à parcourir et les côtes à gravir, le vélo classique n'était pas adapté. Depuis que j'ai acheté un VAE, je fais pratiquement tous mes déplacements à vélo : je suis enthousiasmée par le VAE ! A Grenoble, je le laisse souvent dans un P+R et je termine mon déplacement en tram. J'ai gardé ma voiture, et je n'ai fait qu'un plein depuis le début de l'année ! C'est un vrai plaisir. Il ne reste plus qu'à convaincre mon mari !

### Témoignage d'un membre du CA de l'ADTC

Trajet : je fais couramment des allers-retours de 25, 30 km, plutôt à plat ou peu pentu, sur voies cyclables, sur route peu aménagée, en ville, ou sur les berges. Pour le moment, j'ai un panier à l'avant et des sacoches, mais j'achèterai peut-être une charrette de marché... Hélas, c'est cher !

Modèle : à l'usage, je constate que mon vélo est trop lourd (32 kg avec l'antivol) pour monter les longues côtes "2 chevrons" qui sont près de chez moi. Bien tester ce genre de chose avant l'achat, car d'autres VAE ont cette possibilité.

Entretien : après deux crevaisons, j'ai fait l'acquisition de bons pneus increvables, ce qui m'évite d'avoir à rebrancher le moteur, et les freins. Depuis, 6000 km sans problème.

### Témoignage d'un membre du bureau de l'ADTC

J'ai acheté un premier VAE il y a cinq ans, en raison du changement de lieu de travail, celui-ci étant distant de 12 km de mon logement. Avec un VAE, je n'avais plus aucune raison (à part le grand mauvais temps) pour ne pas venir à vélo.

Il y a deux ans, je l'ai cédé à un membre de ma famille, et j'ai racheté un vélo hollandais : vélo me permettant de rouler en position relevée, meilleur pour le dos et pour la sécurité (je suis mieux vu par les automobilistes) et ayant une autonomie plus importante.

J'ai également acheté une carriole pour faire mes courses, et il m'arrive aussi de mettre mon parapente dans celle-ci pour aller à l'atterrissage de St Hilaire à vélo ! Je parcourt plus de 3000 km par an.

Pour moi, les principaux avantages du VAE : la souplesse dans le pédalage, je gagne du temps, je ne transpire pas quand il fait chaud, et j'utilise mon vélo pour d'autres usages !

### Conclusion

Le VAE est une solution pour certains cyclistes actuels qui voient leur distance domicile-travail augmenter suite à un déménagement ou un changement de travail. Il n'y a qu'à constater le succès auprès de cadres dans un certain nombre d'entreprises. Le VAE est très apprécié des cyclistes qui vieillissent. Mais c'est surtout un bon moyen de faire toucher de nouveaux usagers et de leur donner goût à la pratique cycliste.

#### Références :

FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette) :

<http://www.fubicy.org/spip.php?article263>

AVEM (Association pour l'Avenir du Véhicule Electrique Méditerranéen) :

[http://www.avem.fr/velo\\_electrique\\_comment\\_ca\\_marche.html](http://www.avem.fr/velo_electrique_comment_ca_marche.html)

**StationMobile est le dernier né des moteurs de calcul d'itinéraire en ligne dans notre région urbaine. Il prend en compte tous les modes de déplacement, dans le périmètre de l'agglomération, et affiche un comparatif des temps de trajet selon les modes choisis.**

Trouver l'information sur les correspondances, en décodant les renvois aux notes de bas de page, c'est un peu compliqué quand il faut recouper les données TAG, SNCF, Transisère ou autres... StationMobile facilite la tâche, et peut aussi recalculer les horaires en situation perturbée : travaux, bouchon, accident, grève ...

Espérons que cet outil, en facilitant l'accès aux informations utiles à chacun, incitera les habitants de l'agglomération à utiliser plus souvent les modes alternatifs à la voiture. Si vous pouvez, connectez-vous avant de partir : [www.stationmobile.fr](http://www.stationmobile.fr) ou serveur vocal 04 76 20 36 36.

### C'est très bien. Mais...

Contrairement à Google Maps, remarquable d'efficacité sur ce point, la saisie des adresses départ-arrivée sur StationMobile n'est pas franchement ergonomique. Le calcul des temps de trajet nous a semblé un peu pessimiste pour les trajets à vélo (sauf quand ça monte...), et au contraire un peu optimiste pour les trajets en voiture en centre-ville, mais ceci pourra facilement être ajusté.

Deux autres limitations nous ont plus gênés : le calcul d'itinéraire est strictement limité au périmètre de la Métro (StationMobile est un projet piloté par le SMTC et la Métro). Et ni les double-sens cyclables, ni les ouvrages réservés aux piétons et aux cycles, ne sont pris en compte dans le calcul d'itinéraire à vélo ou à pied. StationMobile vous proposera parfois un détour de 5 kilomètres alors qu'il y a un cheminement direct par la passerelle d'en face...

Ce défaut n'est pas propre à StationMobile : ViaMichelin ignore aussi ces passerelles et les double-sens

cyclables. Mais puisque StationMobile est plus récent et calcule les itinéraires dans l'agglomération, on aurait pu espérer qu'il tienne compte de ces spécificités.

A noter : l'option « piéton » de Google Maps prend en compte les passerelles piétons-cycles de l'agglomération.

### Pourquoi disperser les moyens ?

Vous connaissiez peut-être déjà Itinisère, l'outil de calcul d'itinéraire en ligne développé par le Conseil général de l'Isère. Son périmètre est le département ; il prend en compte les transports en commun (Transisère, TAG, Grésivaudan, pays Voironnais, et TER), et la voiture, mais pas le vélo.

Nous avons donc deux outils de calcul d'itinéraire centrés sur notre territoire, tous deux incomplets. Ils ont été développés avec des logiciels différents, par deux sous-traitants différents, donc il n'y a guère d'espoir de les rendre compatibles pour cumuler leurs fonctionnalités. Et chacun de ces projets a dû coûter quelques millions d'euros, pour un travail en grande partie redondant !

Avec le même argent public, pourquoi ne pas avoir créé un moteur de calcul d'itinéraire multimodal, performant sur l'ensemble du département ? Voire de la Région, puisque Lyon a aussi créé son site web de calcul d'itinéraire, intitulé Multitud', affecté des mêmes défauts, bien sûr... Trop ambitieux pour être réaliste ?

Pourtant, cela fonctionne depuis des années chez nos voisins suisses et allemands : l'ensemble des dessertes ferroviaires, TC urbains et périurbains, sont intégrées dans une base de données commune, et le calcul d'itinéraire est fait « de porte à porte », y compris sur des trajets interrégionaux.

Monique Giroud

### Les Box bougent

Installées et en service depuis septembre 2010, les MétrovéloBox sont utilisables soit comme consignes individuelles soit pour la location automatisée de vélos jaunes.

Tous les casiers de consigne individuelle de 7 Box sont occupés à 100% depuis l'ouverture, Domène-mairie, Gières-gare, St Martin d'Hères-Neyrpic, Seyssins-le Prisme, Sassenage-J.Prévoist, Grenoble-quai des Allobroges, St Egrève-San Marino.

Sont bien occupés aussi ceux de Grenoble-Cité internationale, Fontaine-La Poya, Seyssinet-Bd de l'Europe, La Tronche-CHU, Meylan-les Aiguinards.

Par contre 3 Box ne sont pas du tout utilisées, Grenoble-MC2, Pont de Claix-P+R et St Egrève-Karben.

En ce qui concerne les locations, la 1ère place du palmarès revient à la Box de Grenoble-Cité internationale, avec 278 locations effectuées depuis septembre 2010 et la seconde à St Martin d'Hères-Neyrpic avec 185 locations.

Sur un potentiel de 136 vélos proposés, ce n'est quand même pas spectaculaire, sachant que 4 MétrovéloBox n'ont eu aucun vélo loué depuis septembre 2010 (Eybens-Verderet, Grenoble-Esplanade, La Tronche-P+R Sablon, Grenoble-P+R Catane), celle de Seyssins-P+R Le Prisme, 2 vélos loués, et Echirolles P+R Gare 1 vélo.

Il se trouve que les MétrovéloBox de St Egrève-Karben et Pont de Claix-P+R n'ont de succès ni pour la location de casiers de consigne, aucune depuis l'ouverture, ni de location de vélo, respectivement 7 et 5 vélos loués depuis 1 an.

Devant cette situation, la Métro va procéder prochainement à des déplacements, des modifications, voire des compléments de MétrovéloBox pour mieux répondre à la demande dans certains autres lieux.

Christian Cotte

# Travaux du tram E : une gestion qui pénalise les usagers

## **Travaux ligne E : interruption des lignes A et B à V. Hugo pendant l'été.**

Les lignes de tram A et B seront interrompues à V. Hugo du 16/07 au 24/08 pour la mise en place des rails de la ligne de tram E au carrefour Alsace-Lorraine / J. Jaurès.

### **Navette bus de remplacement**

Une navette bus est mise en place entre V. Hugo et La Poya via le cours Berriat. Pour l'accès à la gare, la ligne 34 est renforcée entre les arrêts Chavant et Gares pendant cette période.

### **Des difficultés pour l'accès à la gare en TC**

Du fait de l'absence d'arrêt sur la ligne 1 entre l'avenue Alsace-Lorraine et la place H. Dubedout et du non-déplacement de l'arrêt Dr Mazet de la ligne 34 pour le rapprocher du cours J. Jaurès (pourtant voté le 20/06/2011 par le Comité syndical du SMTC), les usagers de la ligne 1 chargés et/ou ne pouvant parcourir les 600 m à pied depuis l'arrêt Jaurès-Berriat jusqu'à la gare devront effectuer 2 correspondances pour aller à la gare, prendre la navette jusqu'à V. Hugo puis prendre la 34. De plus, l'arrêt Gares de la ligne 34 direction centre-ville n'est pas accessible.

Peut-on vraiment dire comme l'indique le SMTC que les nuisances sont limitées pour les usagers des TC ?

Plus d'informations :

plaquette disponible sur le site [www.smtc-grenoble.org](http://www.smtc-grenoble.org) rubrique actualité des chantiers de la ligne E

Emmanuel Colin de Verdière

**Les travaux de la ligne E battent leur plein et occasionnent des désagréments. Beaucoup sont inévitables et constituent « un mal pour un bien ». Mais certains choix aggravent les difficultés et pénalisent fortement les usagers.**

### **Une fusion impossible à maîtriser**

L'ADTC a nettement exprimé son désaccord avec la fusion des lignes 1 et 3 effectuée peu avant le début des travaux de la ligne E. Avec cette fusion, les usagers des lignes 1 et 3 ont perdu la liaison directe avec l'hypercentre (les habitants de l'Esplanade ont aussi perdu la ligne 33), ce qui impose une correspondance supplémentaire pour beaucoup. Pour cette raison, la ligne 17 prend des voyageurs à la ligne 1.

D'autre part, la nouvelle ligne 1 est très difficile à exploiter en raison de sa longueur, de ses 5 terminus différents et des aléas de circulation liés au chantier du tramway qui se cumulent. Les conséquences prévisibles et annoncées sont maintenant visibles, avec des horaires de passage de plus en plus irréguliers. On voit passer des paquets de bus qui se suivent, le premier bondé, le dernier presque vide.



Déjà le vendredi 24 juin 2011, avant le gros des travaux, un bus 1 bondé entre Grenoble et St Egrève est arrivé à Karben à 16h57 avec 17 minutes de retard (d'après l'horloge du conducteur), immédiatement suivi de trois bus presque vides. A présent, il arrive que des bus censés poursuivre vers St Egrève fassent terminus à Alsace Lorraine pour qu'il y ait un bus prêt à repartir vers le Sud. Les usagers allant à St Egrève apprécient...

### **L'arrêt Alsace Lorraine sacrifié**

L'arrêt Alsace Lorraine est un point majeur de montée/descente de la ligne 1, puisque c'est là que s'effectue la correspondance avec les trams A et B. C'est aussi l'arrêt le plus proche de la gare et des lignes TransIsère 6020, Express 1 et Express 3. Pourtant le SMTC n'hésite pas à neutraliser cet arrêt, demande aux usagers de se reporter sur l'arrêt Jaurès Berriat situé 200 m plus au sud, et laisse sans arrêt une section de 800 m dans un secteur dense. Les usagers venant du tram et allant à St Egrève doivent ainsi marcher vers le Sud à la rencontre du bus 1 qu'ils veulent prendre et ratent souvent un bus qu'ils auraient eu si l'arrêt avait été restitué plus au Nord.

On aurait pu espérer qu'un arrêt provisoire et mobile soit installé au niveau du terminus partiel Alsace Lorraine. Mais non. Devant les protestations de l'ADTC, le SMTC s'est contenté de rebaptiser l'arrêt Jaurès-Berriat en Alsace Lorraine.

Malgré la suppression d'une voie de circulation dans chaque sens, les automobilistes sont mieux traités puisque tous les accès aux contre-allées et aux rues transversales sont maintenus.

### **L'été de toutes les difficultés**

La mise en place de l'aiguillage entre la ligne E et le tronc commun A/B va accroître les difficultés, notamment pour accéder à la gare depuis la ligne 1. En effet, le bus de remplacement ne desservira pas la

gare, mais la place Saint Bruno. Nous espérons que l'avis des associations d'usagers sera pris en compte en amont des travaux ultérieurs...

Texte : Christophe Leuridan

Photo : Christian Cotte

**Dans notre bulletin précédent, nous avons fait le point de la desserte de La Tronche, Corenc et Meylan suite à la restructuration du réseau du 16 janvier 2012.**

Le 11 et le 24 mai, l'association LAHGGLO\* a organisé deux réunions pour les unions de quartier de Meylan avec l'ADTC pour recueillir les retours des habitants et travailler sur des scénarios d'amélioration de cette desserte, avant une réunion de comité de lignes du SMTC espérée pour l'été.

Ces échanges montrent la nécessité d'adapter le réseau actuel pour mieux prendre en compte les besoins des habitants. Pour l'ADTC, cette adaptation doit reposer sur cinq grands principes :

1/ il faut garder les lignes structurantes du secteur, Chrono et 31, dont le fonctionnement est satisfaisant. L'offre de la Chrono doit être renforcée pour satisfaire la demande. Il faut prendre dès maintenant les dispositions pour étendre ces dispositions vers la gare de Grenoble et vers Montbonnot Pré de l'eau.

2/ sur une ligne à fréquence faible, il est important que les bus passent à une fréquence régulière et cadencée, pour éviter aux usagers de devoir consulter en permanence la fiche horaire, avec les risques d'erreur que cela comporte !

3/ les deux lignes Proximo et Flexo utilisent des bus non accessibles, ont des horaires peu lisibles et desservent à la fois des quartiers denses et des quartiers pavillonnaires moins denses. Il est nécessaire d'adapter l'offre au potentiel et aux capacités des voiries en séparant la desserte des hauts de Corenc et Meylan, de la desserte des autres quartiers. Une possibilité est d'arrêter tous les bus de la ligne 16 à Corenc-Montfleury (et de réutiliser les kilomètres parcourus jusqu'à Meylan) et de redéployer les lignes Proximo et Flexo :

- on peut envisager une ligne partant du Grand-Sablon et desservant les quartiers Doyen Gosse (La Tronche) et Plaine Fleurie (Meylan) et se terminant au Lycée du

Grésivaudan ou à la Détourbe. Cette ligne peut être assurée par des bus standard accessibles et cadencée à la demi-heure toute la journée.

- une même ligne cadencée à l'heure pourrait desservir les hauts de Meylan et de Corenc, avec des renforts le matin, à midi et le soir.

- la desserte de la RD 1090 à l'Est du lycée, insuffisante, est à améliorer, par le renfort de la Transisère 6020 plutôt que par le prolongement d'une autre ligne de la TAG.

4/ pour renforcer le maillage du réseau et l'accès à Inovalée et au Domaine Universitaire, il serait souhaitable qu'une ligne ayant son terminus au LGM descende jusqu'à Inovalée et assure ainsi la correspondance avec la Chrono et la 6070

5/ pour permettre aux habitants motorisés des hauts de Corenc et de Meylan de rejoindre facilement la ligne Chrono par un trajet en voiture aussi réduit que possible, il est prioritaire de réaliser le parking relais le long de l'avenue de Verdun entre les arrêts la Revirée et Hexagone.

L'adaptation du réseau nécessite un travail étroit entre le SMTC, les communes et les associations concernées et doit commencer par un bilan précis du coût de cette restructuration et une analyse des premiers comptages réalisés sur ces lignes depuis le 16 janvier, éléments que nous avons demandés au SMTC et que nous attendons toujours. Cette adaptation ne pourra donc pas se faire à la rentrée de septembre 2012. En revanche, il est urgent de refondre les horaires respectant le principe du cadencement, et de réaliser le parking relais.

Antoine Jammes

\* LAHGGLO (Les Associations des Habitants du Grand Grenoble : Lien et Ouverture) fédère les unions de quartier de l'agglomération grenobloise.

### **Modification de la ligne 17 à la rentrée**

Les travaux de la ligne E sur les cours J. Jaurès-Libération ont un impact sur la circulation des bus des lignes 1 et 17. Si l'itinéraire de la ligne 1 ne peut être modifié, la ligne 17, quant à elle, empruntera dès la rentrée un nouvel itinéraire : au départ de Trois Dauphins, elle rejoindra Victor-Hugo, puis suivra le bd Agutte-Sembat, la rue Lesdiguières, le bd Gambetta, le bd Foch jusqu'au carrefour avec le cours de la Libération où elle retrouvera son itinéraire actuel. Le temps de parcours sera équivalent à celui d'aujourd'hui, voire amélioré, les bus échappant à la zone de travaux.

Bruno Vigny

### **Station Dubedout : vraiment nécessaire**

Le projet de tram E en cours de réalisation prévoit la possibilité de réaliser ultérieurement une station Dubedout au nord de l'actuelle station Alsace Lorraine. Pendant l'enquête publique, l'ADTC a demandé que cette station soit opérationnelle dès la mise en service de la ligne E pour faciliter les correspondances avec les lignes 34 et le réseau Transisère (notamment les lignes 6020, express 1 et 3), l'accès à la gare et aux établissements universitaires (INP, IUT). Cette demande n'a pas été retenue par les commissaires enquêteurs.

L'ADTC a donc sollicité le maire de Grenoble et le président du SMTC. Ils ont répondu par la négative, arguant qu'il n'y aurait que 250 m entre les stations Dubedout et Alsace Lorraine de la ligne E. L'ADTC a réitéré sa demande en faisant valoir que sans la station Dubedout, la surcharge de la station Alsace Lorraine est à craindre, d'autant qu'il y aura 850 m sans station entre l'Esplanade et Alsace Lorraine, dans un secteur particulièrement dense.

Christophe Leuridan

## Réseau Voironnais

En septembre il y aura quelques adaptations sur les lignes nord E, F, G, SN01 et VO, liées à l'ouverture du collège de Chirens.

Côté fréquentation on note une belle progression des lignes urbaines, + 8,85% en moyenne entre septembre 2011 et mars 2012, avec + 14% pour la ligne 1 et + 8,5% pour la ligne 2. Augmentation significative également pour les lignes Voiron-Voreppe-Le Fontanil (W) et Voiron-Tullins (A).

Bernard Bouvier

## Prolongement de la ligne G61 du Grésivaudan dans Meylan ?

Le Grésivaudan a demandé au SMTC de pouvoir prolonger dans Meylan sa ligne G61 (terminus actuel : Cnet-N.Ségard) jusqu'à Maupertuis (terminus de la nouvelle ligne TAG Chrono) ou même jusqu'au Lycée du Grésivaudan.

Ceci permettrait de desservir l'Ouest d'Inovalée Meylan et le Lycée de Meylan et d'offrir des correspondances avec les lignes TAG 16 et 31, en attendant le prolongement de la Chrono au Pré de l'Eau à Montbonnot, comme le souhaite l'ADTC ainsi que la Communauté de Communes Le Grésivaudan.

Colette Grossiord

L'enquête ménage / déplacements nous apprend que 120 000 déplacements quotidiens s'effectuent entre ces deux territoires. 62 000 concernent plus particulièrement la rive droite de l'Isère entre Lumbin et Montbonnot, dont plus de 80% se font en voiture.



85000 déplacements concernent les habitants du Grésivaudan venant dans l'agglomération ; 35000 déplacements concernent les habitants de l'agglomération venant dans le Grésivaudan. Source EMD 2010

**C'est donc une priorité de renforcer l'offre en Transports en Commun pour relier la rive droite avec l'agglomération.**

Sur ce secteur, quatre grandes zones d'emplois sont à desservir : la ZA de Bernin / Crolles, Inovalée Meylan/Montbonnot, le CHU et le Domaine Universitaire (D)

Plusieurs lignes structurantes assurent en partie ces déplacements :

- la ligne Express1 entre Lumbin et Voiron desservant la ZA de Bernin-Crolles et le Pré de l'eau
- la ligne 6020 reliant Crolles à Grenoble via la RD1090
- la ligne 6070 reliant la ZA de Bernin-Crolles à la gare de Gières via le pré de l'eau, Inovalée et le domaine universitaire (trop peu utilisée aujourd'hui, par absence totale d'information dans le Grésivaudan)
- la ligne Chrono reliant le centre de Grenoble à Meylan, desservant Inovalée Meylan.
- sans oublier la ligne B de tramway desservant le CHU et le DU.

Le fonctionnement actuel nécessite de renforcer le maillage entre ces lignes pour augmenter l'attractivité en TC de ces zones d'activités. Deux mesures y contribueraient fortement :

## Pôle de correspondance Sablons (La Tronche)

La création d'une station tram sur le viaduc (au-dessus de la voie express) améliorerait grandement la desserte du CHU et du DU depuis le Grésivaudan et une partie de l'agglomération.

Rappelons que nous avons demandé que l'arrêt actuel soit aménagé avec une traversée à niveau sécurisée par feux pour éviter que la traversée de la voie express nécessite un grand détour via le passage souterrain.

## Ligne Chrono au Pré de l'Eau (Montbonnot)

Le prolongement de la ligne Chrono jusqu'au Pré de l'Eau, renforcerait la desserte d'Inovalée qui serait desservie par deux lignes la traversant : la Chrono et la 6070.

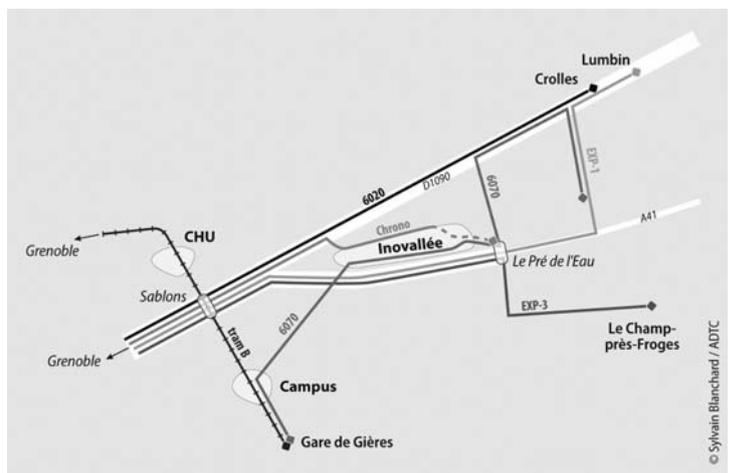
Un tel prolongement permettrait à de nombreux salariés d'Inovalée Montbonnot d'emprunter la Chrono, allégeant la ligne Express1 saturée aux heures de pointe. Il offrirait également une desserte efficace d'Inovalée Meylan depuis le Grésivaudan.

Ces deux mesures permettraient d'assurer les correspondances entre les lignes structurantes desservant ce secteur :

- la Chrono au Sablon et au Pré de l'eau
- la 6070 au Pré de l'eau et au DU

Ces points de correspondance renforceraient le maillage du réseau, permettant d'envisager de faire baisser significativement la part modale voiture sur ces déplacements d'échanges entre ces deux territoires.

Antoine Jammes



# Projet de télécabine Fontaine - Lans : de nombreuses questions en suspens

**Le président de la Métro a annoncé l'inauguration d'une télécabine en 2014 : c'est peut-être une bonne idée, mais les études permettant de s'en assurer restent à faire.**

Les transports en commun (TC) par câble sont potentiellement intéressants pour relier des sites séparés par un obstacle géographique ou un dénivelé important. L'ADTC avait, lors des débats sur le PDU grenoblois, proposé qu'une telle liaison Grenoble – Vercors soit étudiée.

### Quels usages, quels besoins ?

4500 voitures font quotidiennement la navette entre Vercors et agglomération grenobloise. Les habitants sont dispersés sur le plateau, et ils ne s'arrêtent pas au terminus du tram à Fontaine. Certains d'entre eux, qui font actuellement le trajet en voiture, ou en autocar direct, pourraient opter pour le câble, mais au prix de correspondances supplémentaires de part et d'autre.

Or, l'expérience montre que la multiplication des correspondances est dissuasive. Quand bien même il y aurait très peu d'attente à l'aller, il risquerait fort d'y en avoir davantage au retour à Lans... Avec 2 correspondances, près de 80% des usagers potentiels renoncent aux TC.

Une autre clientèle est constituée par les vacanciers. S'ils doivent changer 2 fois entre la gare et la station de sports d'hiver avec leurs bagages encombrants, et faire la queue à la sortie du tram pour monter dans les cabines, ils risquent de regretter les autocars directs, et... de choisir d'autres stations l'année suivante.

Il faut donc évaluer quantitativement les reports entre voitures et autocars Transisère d'une part, et télécabine + voiture ou télécabine + TC d'autre part.

### Coûts de fonctionnement ?

Par rapport aux télécabines habituelles des stations de ski, le trajet serait plus long (1/2 h), l'amplitude de service plus étendue (7h-20h ?), en toute saison. L'accessibilité PMR, le confort et la sécurité des passagers nécessiteraient des équipements adéquats et du personnel d'astreinte, et par suite un coût de fonctionnement plus élevé.

Or, dans l'éventuel partenariat public-privé évoqué par le président de Grenoble Alpes Métropole, qui paiera le déficit d'exploitation si les recettes ne couvrent pas tous les coûts ? Pour mémoire, ces coûts, intégrés sur 40 ans, ont récemment conduit la communauté de communes du Grésivaudan à renoncer au projet de télécabine Brignoud-Crolles.

### Comparer le projet avec une amélioration de la desserte par car

L'ADTC demande que les collectivités concernées (Métro, communauté de communes du Vercors, SMTIC, Département) évaluent l'impact et le coût d'une liaison par câble, et comparent cette solution avec une alternative comme l'amélioration de la desserte par cars Transisère.

Monique Giroud

### Ligne Transisère 6070 : détour par le Campus, on remet ça en 2012/2013 ?

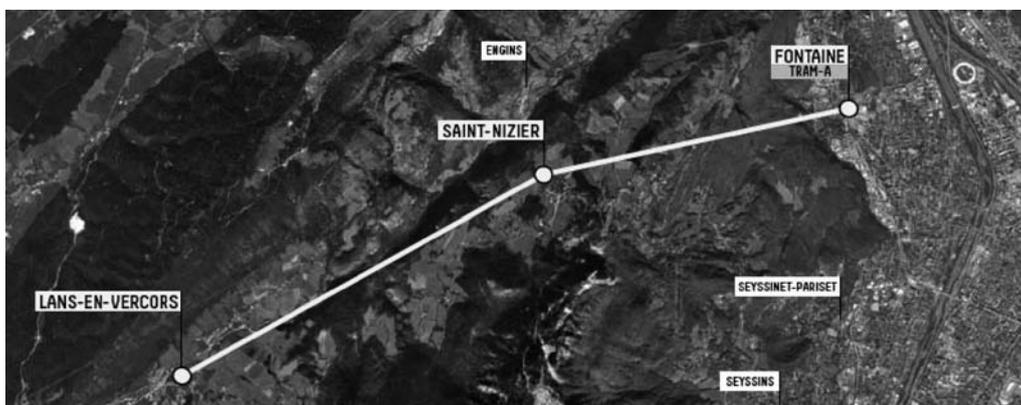
L'ADTC a rencontré la Direction des mobilités du Conseil général de l'Isère le 30 mars 2012. Le principal sujet évoqué a été la ligne 6070 qui relie la gare de Gières, le Campus, Inovalée, St Ismier et la ZA de Bernin-Crolles.

Depuis le 01/09/11, la suppression des bus directs en heure de pointe entre la gare de Gières et Inovalée pénalise les usagers montant ou descendant en gare de Gières en augmentant de 10 minutes leur temps de trajet : tous les bus 6070 effectuent une longue boucle dans le campus.

Pour raccourcir de 5 minutes ce détour tout en maintenant les correspondances avec les lignes TAG B, C, 11 et 26, l'ADTC a demandé l'aménagement d'un shunt réservé aux TC reliant la rue des Essarts à la rue des Résidences, le long de la station de tramway Condillac.

La ligne 6070 assure 95 courses par jour. Outre le gain de temps pour les usagers, la réalisation de ce shunt permettrait, par exemple, de rajouter 10 courses sur la ligne à coût constant. Alors on attend quoi ?

Emmanuel Colin de Verdière



Projet de télécabine. Source : dossier de presse Grenoble Alpes Métropole.

# Travaux été 2012 Grenoble – Chambéry Substitution par autocars

## Comité de ligne Grenoble-Chambéry

Les travaux continuent, et nécessitent encore la coupure totale du trafic ferroviaire pendant les étés 2012 (voir article ci-contre) et 2013.

Pour le Service Annuel 2013 (à partir du 9 Décembre 2012), le comité de ligne a demandé que soit rendu quotidien le TER Genève (16h42) – Grenoble (19h05) qui ne circule actuellement que du lundi au vendredi.

Pour le Service Annuel 2014, les demandes sont :

- un 7ème aller-retour entre Genève et Grenoble (départ après 20 h dans les deux sens)

- un TER omnibus vers Chambéry au partant de Grenoble entre 7h30 et 10h pour combler le trou

de desserte actuel.

- la circulation des trains le samedi, pour ceux circulant tous les autres jours de la semaine

A la fin des travaux, la ligne sera entièrement électrifiée entre Chambéry et Valence, ce qui permettra la circulation de TGV.

L'ADTC et les autres associations d'usagers des secteurs concernés demandent à la Région Rhône-Alpes que la mise en place de cet outil indispensable d'aménagement du territoire ne se fasse pas au détriment du volume de l'offre TER existante servant aux trajets quotidiens.

Nathalie Teppe

Comme pendant l'été 2011, la ligne TER Grenoble-Chambéry est entièrement coupée jusqu'au dimanche 2 septembre 2012. Le point sur le programme de substitution.

### Retour d'expérience

En se basant sur les retours d'expériences de l'été 2011, la Région Rhône Alpes, la SNCF et RFF ont organisé des réunions de concertation avec les associations d'usagers (ADTC Grenoble, ARDSL) afin d'améliorer les dessertes pour cet été 2012.

### Des liaisons en moins

Ainsi, les liaisons directes entre Chambéry et Valence TGV, ont recueilli peu de succès l'été dernier, concurrencées par une meilleure alternative consistant à rejoindre les liaisons TGV en gare de Lyon Part-Dieu. Elles ne sont pas reconduites en totalité pour l'été 2012, ce qui a permis de réaffecter les autocars sur d'autres liaisons plus en phase avec les déplacements quotidiens.

### Des améliorations

Les principales demandes des associations concernent les déplacements domicile-travail quotidiens et hebdomadaires.

- omnibus toutes les heures entre Pontcharra et Gières
- meilleure desserte de Brignoud à la fois vers Grenoble et Chambéry
- meilleure desserte de Gières
- correspondance pour Genève de Gières (4h40 / 21h10) à Chambéry (5h45 / 20h25)
- arrêt à la demande (à la descente seulement) du Rafour pour les autocars desservant Brignoud par l'autoroute en venant de Chambéry

La desserte « améliorée » de Gières ne satisfait pas entièrement l'ADTC. Il est parfois nécessaire de se reporter sur l'arrêt Sablons offrant plus d'amplitude horaire.

### Principales relations

Le tableau suivant donne les principaux services en heure de pointe.

OD	Fréquence	Durée	Type
Montmélian Grenoble	30 min	1h40	Omnibus
Montmélian (ou Pontcharra)	30 min	1h20	semi-direct

Grenoble			
Pontcharra Gières	1 h	1 h	omnibus
Chambéry Grenoble	30 min	1 h 10	direct
Chambéry Gières	30 min	1 h	Brignoud
Chambéry Brignoud	30 min	1 h	Pontcharra Goncelin

Tous les autocars desservant la gare de Grenoble desservent également Verdun et Sablons.

Les temps de parcours sont plus longs mais il existe des astuces ...

Par exemple, le car omnibus partant de Montmélian à 7h25 arrive à Grenoble à 9h05. Mais il fait correspondance à Pontcharra (7h42-7h50) avec un car direct arrivant à Grenoble à 8h50 ...

Néanmoins, ce parcours Pontcharra-Grenoble en 1h est jugé trop long par rapport au train (30 minutes).

### Vélo

Malgré les demandes répétées de l'ADTC, le transport des vélos en soute n'est pas autorisé, sauf pour les modèles pliants.

Des services gratuits de location de vélos et/ou de consignes sont proposés aux abonnés TER auprès de :

Vélostation de Chambéry (04.79.96.34.13)

Métrovélo à Grenoble (0820 22 38 38)

Mais cela ne règle pas tous les cas, et certainement pas celui des nombreux cyclotouristes qui parcourent notre région à la belle saison.

### Suivi du service

Pour une liaison donnée, il peut y avoir plusieurs autocars afin d'assurer un service suffisamment capacitif. N'hésitez pas à informer les régulateurs et/ou l'ADTC des problèmes de capacités que vous pourriez rencontrer.

A noter : des travaux sont prévus en août sur l'axe « Grenoble – Saint André le Gaz » qui modifieront les correspondances entre ces deux lignes.

Et n'oubliez pas : même si la situation est difficile, restez courtois !

Retrouver les horaires complets : [www.ter-sncf.com/Regions/Rhone\\_Alpes/fr/](http://www.ter-sncf.com/Regions/Rhone_Alpes/fr/)

Nathalie Teppe

# Projet ferroviaire Lyon Turin : avis de l'ADTC

**Ce projet dépasse le domaine de l'ADTC, mais il impactera, s'il se réalise, les dessertes TER et les liaisons entre Grenoble et l'Italie. L'ADTC a donné son avis dans le cadre de l'enquête publique.**

Outre la création d'une voie Chambéry-Turin, le projet permettra de décharger certaines lignes TER entre Lyon, et Grenoble ou Chambéry, en créant des voies supplémentaires pour les TGV. Il est prévu, à terme, un gain de temps de 10 minutes sur Paris-Grenoble, et 30 minutes sur Paris-Chambéry.

L'ADTC a toutefois émis plusieurs critiques sur le projet soumis à enquête publique.

### Nœuds ferroviaires de Lyon et Laissaud

Le raccordement prévu à Laissaud entre Pontcharra et Montmélian entre future ligne mixte TGV-fret et actuelle ligne TER est incomplet : il manque une branche sud-ouest entre Grenoble et Lyon. L'ADTC a demandé que ce raccordement soit inclus dans le projet. L'ADTC estime aussi, que, compte tenu de la quasi-saturation de la gare de Lyon Part-Dieu et de la ligne Lyon - Saint André le Gaz, ce grand projet n'a de sens que si le contournement ferroviaire de Lyon pour le fret est complété. Sans cela, un accroissement du trafic fret risquerait de se faire au détriment des TER.

### Raccordement à Montmélian

Le projet prévoit un raccordement Grenoble-Modane, et un « saut de mouton » (croisement dénivelé des voies Chambéry-Modane et Grenoble-Chambéry). Cela améliorerait la gestion du trafic sur le Sillon alpin. L'ADTC a demandé que ce raccordement fasse partie des priorités du projet.

### Phasage des travaux

L'ADTC a demandé que le phasage des travaux soit modifié, de sorte que les améliorations qui bénéficieront à la fois aux TER, au fret, et aux TGV soient réalisées prioritairement, et dans un deuxième temps, celles qui ne bénéficieront principalement qu'à la desserte TGV. Pour cela, il faudrait que la création de la ligne de fret à travers la Chartreuse soit réalisée en phase 1.

### Faisabilité financière ?

Le coût de l'accès français au grand tunnel de base franco-italien, qui faisait l'objet de cette enquête publique, est estimé à 11 milliards d'€ (8 pour les phases 1 et 2) sur un total de 24. Certaines collectivités sollicitées, dont le Département de l'Isère, ont annoncé qu'elles ne participeraient pas au financement. Il n'est donc pas certain que la totalité du projet puisse être menée à bien. D'où l'importance de notre proposition de modification du phasage des travaux...

Monique Giroud

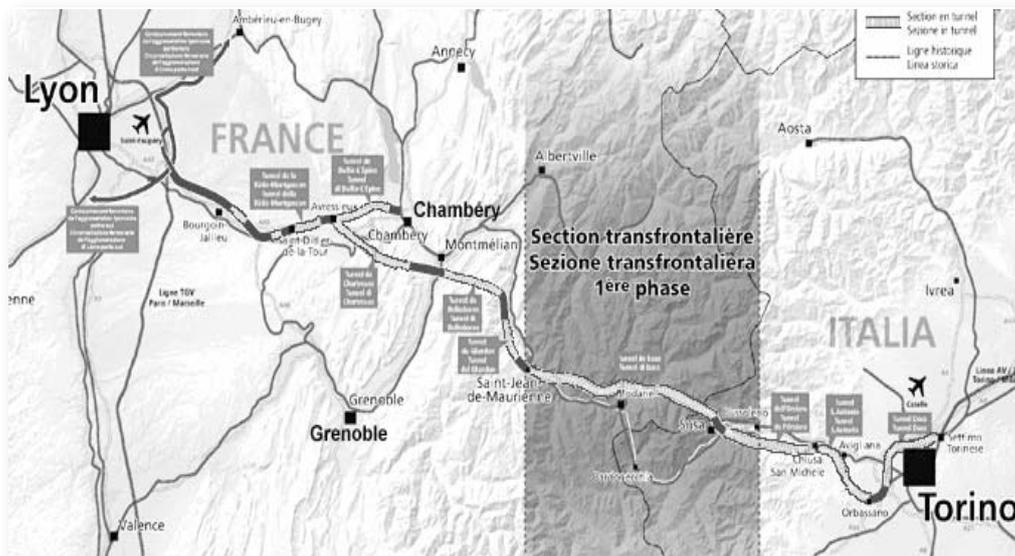


Schéma extrait du site officiel <http://www.ltf-sas.com> Sections foncées de la ligne : voies à l'air libre ; sections claires : tunnels.

### Les touristiques de l'été 2012

Les trains de La Mure (38) et de Viaduc 07 à Vogué (07) ne fonctionneront pas.

Le train du Vivarais (Le Mastrou) reprend du service en autorails avec un départ de Saint-Jean-de-Muzols et une arrivée à Boucieu-Le-Roi (et non plus de Tournon). Un nouveau train touristique, le Panoramique des Dômes, circule tous les jours depuis le 26/05/2012, et vous mène pour 9,50 Euros, en 15 minutes au sommet du Puy de Dôme !

Le train du Montenvers (mer de glace) à Chamonix circule tous les jours, sauf du 10 au 21 octobre pour cause de travaux. Le Tramway du Mont Blanc (TMB) circule tous les jours de Saint-Gervais-les-Bains - Le Fayet au Nid d'Aigle.

Le train des Voies Ferrées du Velay (VfV) circule en Haute-Loire, mais seulement les dimanches (et service réduit les mercredis et jeudis) entre Tence et Montfaucon (10 Euros) sur l'ancienne ligne de Dunières à Saint-Agrève.

N'oublions pas non plus le funiculaire de Saint-Hilaire-du-Touvet (38) qui permet, tous les jours, une belle ascension en Chartreuse avec une vue splendide sur la vallée du Grésivaudan et la chaîne de Belledonne.

Il existe aussi des réseaux miniatures fonctionnant avec des trains au 1/25ème circulant dans un parc aménagé avec des reproductions de maisons et de lieux réels, tels que le Jardin ferroviaire de Chatte (près de Saint-Marcellin (38) ou celui de l'Ardèche miniature à Soyons (07).

William Lachenal

## Calendrier des commissions

**Transports en Commun (18h30)**  
18 juin - 17 septembre - 15 octobre

**Vélos et Piétons (18h30)**  
25 juin - 24 septembre -  
22 octobre

### 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 3,25 euros  
Abonnement annuel  
sans adhésion 13,00 euros

Abonnement + Adhésion : faire le total

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

#### L'ADTC est membre de :

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

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

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

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

#### Droit du piéton,

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

Bulletin trimestriel publié par :

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

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

Directeur de la publication :  
Christian COTTE  
N° de CPPAP : 0913 G 82982  
Tiré à 1000 exemplaires sur papier recyclé  
par l'Imprimerie Notre-Dame  
80, rue Vaucanson  
38330 MONTBONNOT

Photo de couverture : F. Lemaire  
Vignettes : C. Grossiord ; M. Giroud ;  
visuel de la campagne "piétons, vélos,  
bus camions cohabitons"

# Revue de presse

## Un syndicat mixte de transport en Rhône-Alpes

Les agglomérations de Lyon, Saint Etienne, Bourgoin-Jallieu et Vienne ont signé un protocole d'orientation pour la création d'un Syndicat métropolitain des transports (SMT).

Unies, ces quatre agglomérations présentent près de 2 millions d'habitants, 140 Communes et 1 million d'emplois. Quotidiennement, 45 000 déplacements domicile-travail sont effectués.

Sana attendre la création d'un schéma de déplacements, ce nouveau syndicat portera son effort sur deux actions principales :

- mise en place d'une tarification multimodale zonale. L'objectif est d'aller au-delà des accords tarifaires existants, en développant un titre de transport supporté par la carte Oûra ! qui permette de circuler sur l'ensemble des réseaux.

- l'amélioration de l'accès au réseau métropolitain de transports en commun, en développant les parcs relais de stationnement les autres modes de rabattement vers le réseau structurant. Les quatre agglomérations et le Sytral veulent établir « des relations privilégiées » avec la Région et les départements qui voudraient s'inscrire dans cette démarche

Transport public 12 février 2012

## A Paris, les double-sens cyclables commencent à entrer dans les mœurs

PARIS - Les double-sens cyclables en zone 30 à Paris semblent désormais bien connus des parisiens, deux ans après leur généralisation dans la capitale, a annoncé Annick Lepetit, adjointe PS de Bertrand Delanoë en charge des transports.

En 2010, la ville avait décidé de généraliser les double-sens cyclables (soit 215 kms de double-sens) qui permettent de rouler à contresens dans toutes les rues à sens unique limitées à 30km/heure. Cette possibilité avait même été votée au Conseil de Paris en juin 2010.

L'opposition UMP avait néanmoins demandé un bilan d'étape en accidentologie, certains élus s'étant émus de la dangerosité du dispositif.

Selon un communiqué d'Annick Lepetit, les doubles-sens cyclables sont désormais bien connus des Parisiens (94% des usagers interrogés connaissent le dispositif contre seulement 57% en 2007), citant une étude de la ville réalisée sur toute l'année 2011 et partagée avec la préfecture de police qui l'a validée, selon la mairie.

Mme Lepetit affirme aussi que la mise en place des doubles-sens cyclables n'a pas eu d'impact sur l'accidentologie: le nombre d'accidents reste stable dans les zones 30 avant et après la mise en place des doubles-sens cyclables et malgré l'augmentation significative du nombre de cyclistes selon elle.

Dans certains cas, la présence d'un double-sens cyclable a même réduit la vitesse moyenne des véhicules, ce qui concourt à une meilleure sécurité de tous.

(©AFP / 14 mars 2012 19h38)

## Le vélo se faufile en zone périurbaine

En dehors de centres-villes, on ne pédale que le dimanche. Dans les quartiers périphériques parsemés de zones commerciales et desservis par des rocade à quatre voies, la bicyclette est essentiellement un loisir. Les personnes résidant en banlieue plus ou moins éloignée sont pourtant bien équipées en bicyclettes. L'usage de la bicyclette pourrait répondre à plusieurs défis qui se posent aux foyers périurbains, telle l'augmentation du prix du carburant.

Les collectivités territoriales commencent à se préoccuper des déplacements des cyclistes.

Olivier Razemon, Le Monde,

9 mai 2012