

Marche et vélo : on prépare mal le changement

Articles pages 5 et 6



*C'est la
rentrée !*

Page 3



*C'est bien la
rentrée !!!*

page 14



EDITORIAL - Davantage de routes pour préparer la société post-pétrole ?

Cet été, la hausse du prix des carburants a suscité des remous. Elle inquiète, à juste titre, de nombreux ménages qui, pour pouvoir disposer d'un logement plus spacieux à un prix abordable, se sont éloignés de l'agglomération où, bien souvent, ils travaillent encore. Face à cette inquiétude, le gouvernement a décidé de diminuer la fameuse TIPP, taxe intérieure sur les produits pétroliers.

Notre fédération la FNAUT a publié, en réaction, son analyse de la situation, en expliquant pourquoi le gel ou la baisse du prix de vente du carburant est une fausse bonne idée. Sans nier les difficultés croissantes des périurbains captifs de la voiture, la FNAUT note que le carburant et le coût kilométrique des déplacements en voiture, comparés aux revenus moyens des Français, ont baissé depuis l'époque du premier choc pétrolier dans les années 70. Et de nombreux Français se sont tellement habitués à disposer d'un carburant relativement peu cher qu'ils font encore un usage peu rationnel de la voiture. Il serait urgent d'inciter ces automobilistes à faire évoluer rapidement leurs habitudes, et non de leur envoyer un signal laissant penser que cela pourrait durer encore longtemps, pourvu qu'on limite les taxes sur le carburant.

Pour préparer ces lendemains difficiles, et probablement proches, où le pétrole sera cher même sans taxes, il faut développer l'ensemble des solutions alternatives à la voiture individuelle, à une échelle qui dépasse souvent celle de l'agglomération. En réduisant les recettes de la TIPP alors que les finances publiques sont déjà « tendues », les pouvoirs publics réduisent leur capacité d'action.

Au niveau local, nous observons hélas quelques symptômes de cette même tendance à extrapoler des schémas qui ont démontré leur incapacité à résoudre

durablement nos problèmes de déplacements. Les récentes déclarations autour du PDU ou du projet d'A51 montrent que nombre de « grands élus » pensent encore à développer les voiries : élargissement de l'A480, élargissement de la Rocade sud, et ce alors que des prolongements de lignes de tram autres que les chantiers engagés sont renvoyés aux calendes grecques, ou que des passerelles piétons-cycles attendues depuis des années, ne sont pas encore inscrites au budget. Le président du Conseil général de l'Isère a développé, dans une récente lettre ouverte aux entrepreneurs, un plaidoyer pour une relance et des créations d'emplois par de grands travaux... routiers. Pourtant, ce n'est même pas un secteur d'activité où le ratio en emplois créés par million d'euros investi est élevé !

Il serait bien plus pertinent de miser résolument sur les modes de transports alternatifs : multiplication de voies réservées aux transports en commun, franchissements des grandes coupures par des passerelles piétons-cycles et ponts cars-cycles, augmentation forte de la capacité de stationnement vélos sécurisés dans les pôles d'échange multimodaux, renforcement de la desserte périurbaine en exploitant au mieux la complémentarité cars / trains / tram, mesures d'accompagnement au report modal. On n'a que l'embaras du choix, toutes ces réalisations seraient autrement plus utiles que quelques « aspirateurs à voitures » de plus, qui à moyen terme ne feront que dégrader encore la situation dans l'agglomération. Déjà maintenant, et encore plus demain.

Monique Giroud

Sommaire

- P 02 Editorial – Davantage de routes pour préparer la société post-pétrole ?
- P 03 C'est la rentrée : l'ADTC fait aussi sa rentrée dans les écoles !
- P 04 Redécouverte de la marche à pied
- P 05 Une drôle de rencontre
- P 06 Le cours Jean Jaurès restera-t-il un axe cyclable ?
- P 07 Travaux sur les digues de l'Isère et déviations piétons-cycles
- P 08 Projet d'extension de la zone des Blanchisseries à Voiron : en route vers le passé ?
- P 09-12 Les Fédérations nationales et l'ADTC
- P 13 Retour sur les bus de substitution pendant les travaux du tram de l'été
- P 14 Nouveautés du réseau TAG de septembre 2012
- P 15 Le PDU 2014-2030 de l'agglomération grenobloise est en chantier
- P 16 Nouveautés du réseau Transisère 2012-2013
- P 17 Evolutions tarifaires Transisère 2012-2013
- P 18 Comités de Lignes TER du printemps 2012
- P 19 Liaison ferroviaire Lyon-Turin : les conclusions de l'enquête publique
- P 20 Revue de presse

Du côté des salariées...

Changement au poste d'animatrice écomobilité avec la venue d'Anaïs Morize en remplacement de Mylène Lenzi partie pour une autre belle région !

L'année d'animations scolaires et de cours de vélo-école s'annonce encore et toujours sous de bons auspices car le passage de témoin a eu lieu dans de bonnes conditions fin juin - début juillet, entre animatrices très motivées.

Bonne continuation à Mylène et bienvenue à Anaïs !

Geneviève Peffen

C'est la rentrée : l'ADTC fait aussi son retour dans les écoles !

Dès septembre, l'ADTC reprend ses actions de sensibilisation en milieu scolaire, projets menés par les salariées et subventionnés par La Métro et les Communes de la région urbaine grenobloise.

Les animations pédagogiques

L'ADTC intervient dans les classes de la maternelle au collège en fonction des projets des enseignants autour de deux grands axes : les transports et l'environnement et la pratique du vélo en ville. Pratique et théorie alternent au cours des séances, avec des supports variés : démarches expérimentales, sorties, jeux de plateau...

Petit tour d'horizon des thèmes :

Pratique du vélo en ville

- Le vélo pied à terre : découverte technique, mécanique et décoration du vélo.
- Pratique du vélo urbain : manier et maîtriser son vélo avant de l'utiliser pour se déplacer.
- Éducation à la sécurité routière : s'approprier le code de la route, comprendre les autres usagers, trouver sa place sur la chaussée, acquérir un comportement responsable et autonome, repérer les risques et les dangers sur les trajets courants...

Transports et environnement

- Pollution de l'air : découvrir l'air et ses propriétés, comprendre la pollution de l'air, ses sources, ses conséquences, comment la diminuer...
- Changement climatique : découvrir le phénomène, en comprendre les causes et conséquences, savoir comment agir.
- Panorama des transports : l'évolution des moyens de transports à travers l'histoire et la géographie, l'évolution des ressources énergétiques.
- Les transports et le développement durable : comprendre en quoi notre utilisation actuelle des transports n'est pas durable, imaginer des solutions d'avenir.
- « Transport-et nous » : analyser et comparer les modes de déplacements urbains, mettre en place une démarche favorisant les modes actifs pour aller à l'école.

Et si on allait à l'école autrement ?

De nombreux parents emmènent leurs enfants à l'école en voiture. Pourtant, les distances sont souvent courtes (surtout dans les grandes villes) et peuvent facilement se faire à pied ou à vélo. C'est ainsi qu'est née l'idée du Pédibus puis du Vélobus : il s'agit d'un bus pédestre ou cyclable à trajet et horaire fixes pour se rendre à l'école, organisé par des parents ou des bénévoles qui, à tour de rôle, accompagnent les élèves à l'école à pied ou à vélo.

Pour mettre en place ce système, avec les parents volontaires, trois étapes suffisent :

1. Réaliser un diagnostic sur les déplacements des écoliers
2. Déterminer la ou les lignes de Pédibus ou de Vélobus
3. Inaugurer les lignes

En organisant des Pédibus ou Vélobus :

- vous responsabilisez les enfants qui acquièrent les bons réflexes à avoir en tant que piétons et cyclistes urbains.
- vous favorisez l'entraide et la convivialité car les parents se rendent mutuellement service et les enfants font le chemin ensemble.
- vous offrez aux enfants l'occasion de pratiquer une activité physique quotidienne. L'Organisation Mondiale de la Santé préconise une demi-heure d'activité physique par jour permet de dynamiser les enfants et de prévenir l'obésité.
- vous réduisez votre empreinte écologique en participant à la diminution de la pollution atmosphérique et des embouteillages devant les écoles.

Enseignants ou parents, pour bénéficier d'animations pédagogiques, ou initier une démarche « Pédibus ou Vélobus » dans votre école, n'hésitez pas à contacter l'ADTC pour tout renseignement.

Anaïs Morize et Céline Vert

CARTON ROUGE à LA MÉTRO pour l'exploitation de la piste cyclable du Drac, entre Bachelard et la passerelle du Rondeau

En effet, l'éclairage de cette piste est en panne depuis mi-novembre 2011 (environ), foi d'usager quotidien, et le service patrimoine n'a pas réussi depuis à résoudre le problème puisque la situation n'a pas changé. Depuis peu, c'est la moitié de la passerelle qui est aussi dans l'obscurité. Dans quelques semaines, la lumière naturelle sera réduite et une partie des usagers renoncera au vélo ! Qui s'en préoccupe à La Métro ?
Christian Cotte

CARTON VERT à la CCSG (Communauté de Communes du Sud Grenoblois) pour le Parc relais Chantefeuille à Vizille



Cet ensemble gare routière, parcs autos et vélos, est le premier pôle multimodal de cette importance dans le secteur de Vizille. Il peut accueillir simultanément 6 cars, 70 voitures et 12 vélos. 65% des habitants de Vizille sont à moins de 10 minutes à pied de ce pôle multimodal. Les autres usagers peuvent y laisser leur voiture ou vélo pour continuer leur trajet plus vite en car. Toutes les lignes Transisère 3000, 3330, 4100, 6050, et Express 2 ou navettes locales desservant Vizille y passent. L'ouverture de ce pôle s'est accompagnée d'une modification des arrêts des lignes départementales dans le centre de Vizille. L'ADTC espère que le succès sera au rendez-vous.

Christian Cotte

Redécouverte de la marche à pied

Le stationnement sauvage sur les quais de l'Isère

C'est maintenant automatique, vous l'avez tous constaté, à partir de 19 heures, tous les soirs, les véhicules envahissent les trottoirs et les pistes cyclables des quais en toute impunité, pour la nuit et même le lendemain matin pour certains, à quelques dizaines de mètres du parking du Musée !

Questionné par courrier en mars sur la situation dangereuse créée pour les piétons et les cyclistes, le Maire de Grenoble a répondu que la verbalisation du stationnement sauvage ne faisait pas partie des missions de la Brigade de soirée et que la fourrière municipale avait généralement d'autres urgences.

Il se dit préoccupé, mais ne veut pas sanctionner !

Questionné par courrier en avril sur la solution adoptée pour empêcher l'entrée des véhicules sur les trottoirs et les pistes bidirectionnelles dans le projet de réaménagement des quais, l'adjoint aux déplacements a répondu qu'il espérait que les bordures prévues résoudraient définitivement le problème du stationnement illicite.

Cette réponse ne nous rassure pas du tout, sachant que les services de secours ont demandé que cette bordure soit franchissable !

Christian Cotte

Se déplacer à pied est le mode le plus efficace pour des trajets courts et reste le mode d'accès privilégié aux transports en commun.

La marche à pied n'est pas une restriction de la mobilité mais bien une composante pour une ville plus rapide et plus conviviale.

Si culturellement l'image du piéton était dévalorisée par rapport à une personne utilisant un objet pour se transporter (cheval, cycle, voiture...), depuis quelques années cette tendance s'est inversée et la marche à pied est valorisée et constitue un enjeu majeur dans la politique de développement de la mobilité urbaine. De plus, à l'heure de la diminution des budgets publics, les élus et techniciens redécouvrent les vertus des déplacements à pied et leur faible coût d'infrastructure. Aidés par les recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé, qui préconise 30 minutes quotidiennes d'activités physiques, plusieurs agglomérations mettent en place des stratégies pour inciter les habitants à privilégier la marche à pied dans leurs déplacements courts.

Nous avons abordé dans le précédent numéro le plan piéton mis en place par la municipalité de Strasbourg. La ville de Genève a elle aussi élaboré un plan de déplacement piétons ambitieux.

Journée d'étude

La dernière enquête ménage déplacement a montré que dans la région grenobloise un déplacement sur trois était inférieur à un kilomètre. Fort de ce constat le SMTC a décidé de faire de la marche à pied un axe fort du prochain PDU et a récemment organisé une journée d'étude sur la marche à pied. Naturellement l'ADTC a participé à cette journée.

Pistes d'actions et innovations

Lors de cette journée, divers intervenants nous ont présenté les réflexions et les premières réalisations pour inciter à la marche à pied. Le partage plus équitable de l'espace public entre les différents modes est maintenant admis par tous les urbanistes ou aménageurs. La voiture verra son emprise réduite pour permettre la création de cheminements piétonniers et faciliter les pratiques intermodales marche + transport en commun.

En redonnant de l'espace aux piétons on valorise leurs lieux de séjour, on facilite leurs mouvements et on modère le trafic.

La ville de Grenoble s'intéresse également à cette problématique. Un jalonnement d'itinéraires est actuellement en cours d'expérimentation. Les premiers panneaux posés indiquent la direction et le temps de parcours.

Souhaitons que ce soit la première étape d'un plan piéton ambitieux.



Un récent exemple de jalonnement

Texte et photo :
Philippe ZANOLLA

Une drôle de rencontre

Les zones de rencontre, officialisées par le décret du 30/07/08 visent à apaiser le trafic automobile en centre urbain dense, et à permettre aux piétons de se réappropriier l'espace.

Dans une zone de rencontre, il ne doit plus y avoir ni trottoir ni traversées marquées. Les piétons, prioritaires sur tous les véhicules, peuvent circuler sur l'ensemble de la chaussée qui devient un espace partagé où les conflits se gèrent non pas par un rapport de force mais par une relation de convivialité au bénéfice du piéton.

Pour permettre cette cohabitation apaisée des piétons et des véhicules dans de bonnes conditions de sécurité, la vitesse des véhicules est limitée à 20 km/h.

Place Grenette

La ville de Grenoble a créé il y a quelques temps une zone de rencontre place Grenette. La suppression du passage piéton à l'extrémité de la rue de la République a été l'objet de vives discussions.

Cet été, cette zone a été étendue en intégrant la rue Montorge. Hélas, les travaux minimalistes réalisés (effacement de passages piétons, réalisation d'un plateau traversant dans l'alignement de la rue Bressieux) ne correspondent pas à l'esprit d'une zone de rencontre : les trottoirs ont été maintenus, ainsi que les potelets situés à un mètre de la façade des immeubles qui rendent le trottoir inaccessible aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

Le manque d'ambition de cette réalisation envoie de fait un mauvais message aux conducteurs qui ne verront pas les changements opérés et continueront de penser que les piétons doivent s'effacer devant eux et que la chaussée leur est réservée.

Une barrière qui pose problème

Le plus surprenant, et à notre avis le plus grave, est la pose d'une barrière entre les potelets, au débouché du jardin de ville qui obstrue plus de la moitié de la sortie.



Une barrière vraiment inopportune

Problèmes de sécurité

Cette barrière a été probablement posée suite à une demande des parents d'élèves de l'école du jardin de ville. Il nous semble que le rétrécissement créé accroît les risques de bousculades, en canalisant trop les enfants et en ne permettant donc pas une diffusion large de leur traversée. Nous nous interrogeons aussi sur la gêne occasionnée par l'obstacle en cas d'évacuation d'un nombre important de spectateurs, lors du Cabaret frappé par exemple.

Copie à revoir

Il y a urgence à revoir cet aménagement qui, en l'état, aggrave la condition des piétons et donne un message inapproprié aux conducteurs.

C'est en communiquant auprès des parents d'élèves, des automobilistes, des commerçants sur les moyens et les attendus d'une zone de rencontre qu'on en favorisera l'adhésion et sûrement pas avec des demi-mesures incohérentes.

Texte et photo :
Philippe Zanolla

Errare humanum est, perseverare diabolicum

Les élus de Grenoble persistent à vouloir redonner un autre visage à la zone piétonne du centre ... en altérant son caractère piétonnier.

Sous l'influence du grand urbaniste Chemetoff, ils prévoient de recréer au milieu de la rue Lafayette une chaussée de 2,90 m délimitée de chaque côté par un caniveau et une bordure de 2 cm.

Vu les remises en état que les autres rues nécessitent, il y a fort à craindre qu'elles vont suivre.

Ce parti pris supprime le caractère largement ouvert de la rue, avec unité de revêtement, accessible à tous les types de handicaps moteurs ou visuels, au profit de territoires séparés pour piétons et pour engins motorisés.

Rappelons qu'une zone piétonne n'est pas un espace partagé. L'usage en est dédié aux piétons. La présence des véhicules motorisés est exceptionnelle pour la desserte interne de la zone. Les piétons sont prioritaires sur tous les autres usagers. Les véhicules sont autorisés à circuler à l'allure du pas, le stationnement est interdit, seul l'arrêt est autorisé.

Insensiblement les piétons vont voir leur espace se rétrécir et dans quelques années, les rues du centre piéton seront facilement ouvertes à la circulation motorisée à certaines heures.

Il n'y a pas de doute, Grenoble évolue...

Christian Cotte

Le Cours Jean Jaurès restera-t-il un axe cyclable ?

Les sucettes peuvent se déplacer

On n'y croyait plus, mais c'est fait, la Sucette Decaux, installée devant l'Intermarché Foch dans le cadre des travaux TRAM 3, a été reculée de presque 2 mètres.



Avant



Après

Pourquoi l'ADTC le demandait-elle ? Parce que cette sucette constituait un écran qui cachait les piétons s'appêtant à traverser le boulevard Foch sur le passage à la vue des conducteurs qui arrivaient à fond et ne pouvaient pas s'arrêter. Plusieurs piétons ont été de malheureuses victimes. Et il a fallu tout ce temps, depuis 2008, pour que la Ville de Grenoble se décide.

Alors merci pour cette amélioration tant attendue... Certains l'ont payé cher, mais il n'y aura pas d'autres victimes avec cette cause. Je veux parler des piétons, mais des sucettes mal placées, il en reste d'autres : rue de la République / place Grenette, Clémenceau / Montaigne, Valmy / 19 mars 1962, ...

Depuis plusieurs années, l'ADTC demandait le déplacement de cette sucette et demande le déplacement des autres. La persévérance paie.

Christian Cotte

Chacun connaît la situation que vivent les cyclistes contraints de circuler sur les contre-allées de ce grand axe.

Ils doivent cohabiter avec les véhicules qui cherchent à se garer, ceux qui s'arrêtent au milieu « pour deux minutes », ceux qui obstruent la piste en bout de section de contre-allée et avec les piétons qui marchent sur la chaussée à cause des terrasses débordantes et du stationnement. Pour traverser aux intersections, ils doivent regarder à la fois devant, derrière et sur les côtés, au milieu des piétons et des véhicules tournant à droite sans les voir.

En 2010, le SMTC a présenté au public avec beaucoup de promesses le projet de ligne E de tram : les cyclistes allaient pouvoir circuler aussi sur les chaussées de part et d'autre de la plateforme.

Récemment, la Ville de Grenoble a présenté son projet 2013 de restructuration des contre-allées en vantant les avantages en matière d'aménagements et d'agrément pour les usagers et les riverains.

Dans ces réalisations fort utiles, quel est le sort réservé aux cyclistes ?

Les chaussées principales des cours Jean Jaurès et de la Libération jusqu'à l'intersection Alliés/A. France, larges de 3,80 m seulement (exceptionnellement 4 m au niveau de la station Alsace Lorraine), ne comporteront pas de bande cyclable ! Les cyclistes n'auront qu'une trajectoire « suggérée » par des pictogrammes dessinés au sol sur le côté. Le long de la station de tram Condorcet, c'est-à-dire sur 58 mètres, les chaussées ne feront que 3 mètres, et les cyclistes qui n'emprunteront pas la contrallée à ce niveau se retrouveront talonnés par les autres véhicules. Avec les risques d'accidents lors des dépassements rasants, combien de cyclistes s'y aventureront ?

L'ADTC a demandé que les traversées piétonnes d'accès aux quais soient traitées en plateaux pour faire baisser la vitesse des véhicules à cet endroit, mais la demande a été refusée !

Et sur les contre-allées, le réaménagement prévu ne devrait rien améliorer ! Les cyclistes devraient encore cohabiter avec les autres véhicules, arriver sur les trottoirs à chaque intersection, traverser avec les piétons, en risquant de se faire couper la route par les véhicules qui tournent. Mais ils pourraient aussi sortir sur les chaussées centrales avant les carrefours, sur une bande cyclable large de 1,50 mètre.

Alors que le Code de l'environnement fait obligation de « mettre au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et des contraintes de la circulation », le SMTC et la Ville de Grenoble se renvoient la balle. Le SMTC explique que les limites données par la Ville de Grenoble (c'est-à-dire l'alignement des arbres) ne permettent pas d'élargir les chaussées pour faire plus de place aux cyclistes. La Ville se borne à répondre que « la circulation des cyclistes dans les contre-allées est confirmée et sera confortée par la largeur de 3,50 mètres de circulation et sécurisée par des pistes cyclables à l'approche des carrefours où l'espace sera alors partagé avec les piétons. Cet itinéraire cycle restera complémentaire à la possibilité qu'auront les usagers aguerris à emprunter le cours Jean Jaurès.»

En clair, les chaussées centrales seront inconfortables et les contre-allées resteraient un itinéraire semé d'embûches.

Les aménagements autour de cette nouvelle ligne de tram permettront-ils que cet axe cyclable structurant soit utilisé ?

Christian Cotte

Dans le cadre du projet Isère amont, le Syndicat Mixte des bassins hydrauliques de l'Isère (SYMBHI) a engagé d'importants travaux pour protéger des inondations les zones urbanisées situées entre Pontcharra et Grenoble, à hauteur de la crue bicentennale.

Ces travaux comportent la remise en eau de bras morts, l'aménagement de champs d'inondation contrôlée, la suppression de bancs de graviers (pour abaisser le niveau de l'Isère), l'aménagement de plages de dépôts (pour pouvoir enlever régulièrement les graviers, sables et limons), et le renforcement de digues. La première tranche de travaux (de 2012 à 2016) concerne les communes de Grenoble à Saint Ismier et Le Versoud.

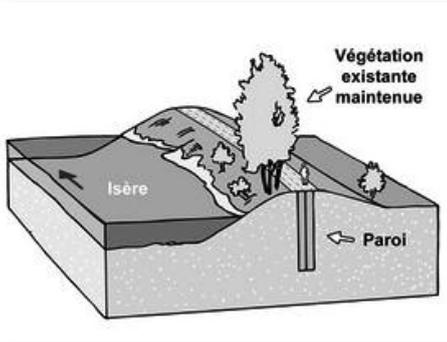


Schéma : Symbhi

Sur la digue bordant le domaine universitaire, les travaux commencés cet été dureront jusqu'en mars 2013. Ils visent à protéger le campus des infiltrations d'eau, en rendant la digue imperméable. Une tranchée est creusée au milieu de la piste cyclable pour la pose d'une coulée de ciment-bentonite¹ jusqu'à 6 mètres de profondeur. Dans la première courbe située en aval de la rocade sud, ce sont des palplanches qui seront posées car la protection doit ici être effective jusqu'à 10 à 12 mètres de profondeur.

La prise en compte des usagers

Ces travaux nécessitent évidemment la fermeture des digues aux piétons et

cyclistes, jusqu'en février 2013 pour certains tronçons, et pénalisent les nombreux usagers qui avaient l'habitude de les emprunter. Heureusement, l'accès aux passerelles sur l'Isère (le long du tramway et à l'Ile d'Amour) est maintenu.

Le SYMBHI a installé des panneaux d'information avant le début des travaux et prévu des itinéraires de déviations à travers le campus. Hélas, le fléchage des déviations, incomplet au début, est devenu très insuffisant avec la disparition de certains panneaux. Il devient difficile de trouver la passerelle de l'Ile d'Amour quand on ne connaît pas le Campus. L'ADTC a rencontré un responsable du Symbhi lors d'une visite sur le terrain pour voir où des panneaux doivent être ajoutés pour rendre le fléchage continu.

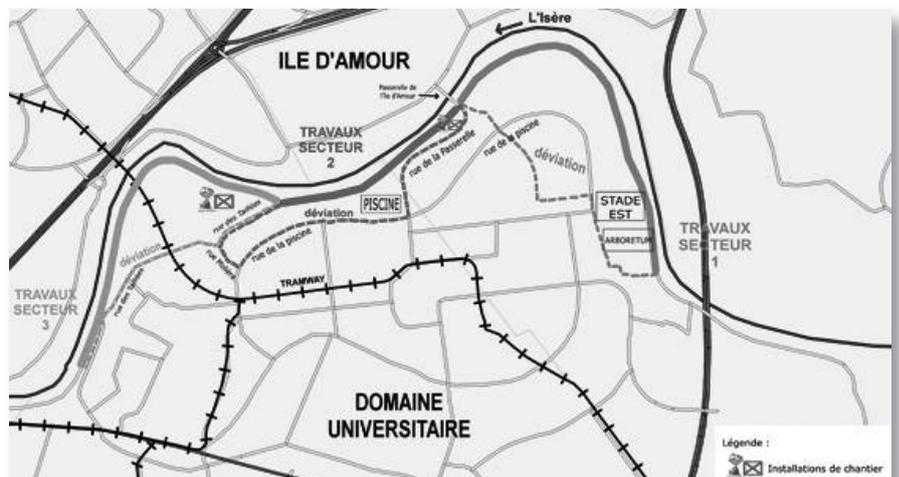
À La Tronche, un défrichage a été opéré en septembre sur la portion de digue située entre Athanor et le pont du tram pour préparer les travaux d'enrochement de la digue. Le SYMBHI a mis en place une déviation provisoire pour les piétons et cycles entre le passage Ricou et la passerelle le long du tram.

Christophe Leuridan

Pour plus d'information, http://www.symbhi.fr/TPL_CODE/TPL_ACTUALITE/PAR_TPL_IDENTIFIANT/363/10228-.htm

* La bentonite est une argile naturelle utilisée pour imperméabiliser les sols.

Schéma : Symbhi



Continuité cyclable, avenue de l'Europe à Montbonnot

La municipalité de Montbonnot a enfin eu la possibilité de prolonger la piste cyclable reliant la partie haute de la route de la Doux à l'avenue de l'Europe ; les cyclistes sont enfin en sécurité sur ces quelques 200 mètres.



Mais, ensuite, pour se rendre au Pré de l'Eau, le trajet sur la RD11 est déconseillé : il existe un cheminement piétons-cycles qui traverse la zone artisanale Pré Millet et longe le magasin de jardinage.



Texte et photos : Colette Grossiord

Projet d'extension de la zone des Blanchisseries à Voiron : en route vers le passé ?

Le projet de Transport par câble

La Métro a voté le vendredi 6 juillet une délibération portant sur le lancement des études sur le projet d'un transport par câble entre l'agglomération grenobloise et le plateau du Vercors (cf. page 17 de notre précédent bulletin). Ce vote, marqué par 23 absentions d'élus de toutes couleurs politiques, a suivi un débat animé au cours duquel la priorité de ce projet par rapport aux besoins de traiter les flux aux entrées/sorties de l'agglomération grenobloise a été discutée. Cette délibération ne fait d'ailleurs nulle mention d'une démarche de concertation avec les populations concernées.

Cet été, une importante délégation d'élus a visité le transport par câble de Bolzano. Mais la transposition est loin d'être évidente, puisque, contrairement à Bolzano où le câble a permis un gain de temps important sur son trajet, entre Grenoble et Lans en Vercors, le trajet par câble serait aussi long qu'en voiture.

De même, la surface de Bolzano est quatre fois moindre que notre agglomération.

Enfin, en octobre, la Métro a décidé de prendre la maîtrise d'ouvrage des études. Cette décision a fait l'objet de délibérations des différentes collectivités concernées dont le Conseil général de l'Isère. Dans sa délibération, le Conseil général demande à la Métro "d'analyser l'efficacité de la liaison, incluant notamment le trafic prévisionnel et les différents temps de parcours" et de mener une "analyse comparative de cette solution et d'autres solutions envisageables". Notons que ces demandes rejoignent celles déjà formulées par l'ADTC à la Métro le 14 juin dernier.

Christian Cotte

Le Pays Voironnais et la ville de Voiron souhaitent agrandir la zone commerciale des Blanchisseries, alors qu'aucune étude sérieuse n'a été faite sur la demande du marché et pour l'impact sur les déplacements. De plus, d'autres projets de zone commerciale sont envisagés sur le territoire, ou à proximité.

Il y a quelques années, une extension de 20 hectares était projetée. Aux 31 hectares existants, le projet actuel prévoit d'ajouter 5 hectares dans un premier temps ainsi que des aménagements hydrologiques connexes, le tout sur une zone naturelle riche en biodiversité et sur 4 hectares de zone agricole.

Deux réunions publiques ont eu lieu début 2012, et des cahiers de concertation ont été ouverts en mairie et au siège de la CAPV*. L'ADTC y a déposé un avis négatif.

Une démarche totalement erronée

Lors des réunions publiques, on attendait une argumentation solide, avec les résultats d'une étude de marché digne de ce nom. Finalement, seule l'étude de l'offre a été présentée, en tournant autour du thème de "l'évasion commerciale". L'état de la demande du marché sur la grande agglomération grenobloise, il n'en a jamais été question ! Pourtant la Chambre de Commerce de Grenoble peut fournir des statistiques.

Le service aménagement de la CAPV a souligné que le trafic était dans un état critique aux jours et heures de fréquentation classique de ce type de zone, et que cela générerait des flux parasites sur les chemins à faible gabarit de la semi-campagne environnante. On peut imaginer l'impact de l'extension prévue, auquel s'ajouteraient ceux du futur hôpital et d'un projet immobilier sur l'ancien camping.

Là encore, aucune étude sérieuse n'a été faite sur le trafic futur.

Une solution écologique alibi ?

Dans le détail du projet un effort a été fait pour faciliter les transports en commun (voie en site propre), et installer des cheminements piétons-cycles, raccourcis et bien connectés au reste du réseau actuel ou futur.

Vu à travers le zoom sur cette zone commerciale, avec ou sans extension, tout cela est excellent. Mais la vraie question est : a-t-on besoin de cette extension, source inévitable de déplacements supplémentaires, plus consommatrice d'énergie et d'espace que des commerces de centre-ville, dévoreuse d'espaces naturels et agricoles ?

Ces aménagements indispensables, alternatifs à l'usage de la voiture, ne sont-ils pas le coup de peinture verte, alibi inconscient, qui permet de se satisfaire d'un projet d'un autre âge ?

Des incohérences criantes

Voiron mène à son terme le projet "Cœur de Ville" dans un concept de ville durable (brève du n° 132).

Le Pays Voironnais vient de finaliser son Agenda 21 : les citoyens qui ont participé aux groupes de travail demandent le développement des commerces de proximité (axe A, orientation 4), la gestion des espaces, la préservation des ressources et de la biodiversité (axe B).

Le projet de SCOT qui vise à stopper l'extension des grandes zones commerciales en périphérie, prévoit d'accorder une dérogation pour la zone des Blanchisseries.

Quelle incohérence !

Espérons que les élus en charge du projet se rendront compte de l'absurdité de l'extension envisagée, et prendront au sérieux l'implication de nombreux citoyens dans l'Agenda 21 ainsi que les belles résolutions écologiques de leurs programmes.

Bernard Bouvier

*CAPV = Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais

Les Fédérations nationales et l'ADTC

Exceptionnellement, nous ne vous proposons pas un dossier en rapport avec les déplacements, mais une présentation de nos fédérations nationales dont nous citons souvent les sigles la FNAUT et la FUB. Si ces fédérations sont bien moins visibles pour les adhérents des associations locales, elles jouent néanmoins un rôle très utile pour nous. Pour encore mieux les connaître, abonnez-vous à leurs publications.

La FNAUT

La FNAUT est la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports : 160 associations qui représentent 50.000 membres.

Les objectifs

La FNAUT s'est constituée sur la base de deux objectifs complémentaires :

- faciliter les déplacements de tous, en particulier des personnes non motorisées
- promouvoir une politique des transports de personnes et de marchandises compatible avec un développement soutenable

Une fédération très diversifiée

La FNAUT rassemble des associations très diverses (piétons, cyclistes, handicapés, familles de victimes d'accidents de la route, usagers des transports collectifs urbains, ferroviaires et routiers, citadins et riverains des corridors de transit confrontés aux nuisances de la circulation routière, citoyens soucieux d'environnement global et d'aménagement du territoire) qui partagent une même vision de la politique des transports.

Les actions de la FNAUT

- auprès des entreprises de transport collectif
- auprès des autorités organisatrices de transports
- dans de nombreuses instances officielles

Elle intervient auprès des médiateurs SNCF / RATP et des compagnies aériennes.

Agréée association de consommateurs, la FNAUT mène des actions juridiques pour défendre l'ensemble des usagers des transports ou la qualité de l'environnement.

La FNAUT organise chaque année des congrès et des colloques ouverts au public sur des thèmes relatifs à son action (usagers, transports, environnement, urbanisme...).

La FUB

La FUB, Fédération des Usagers de la Bicyclette, a été créée en 1980. Forte de son réseau de 180 associations locales, la FUB représente plus de 3 millions d'usagers cyclistes au quotidien, et 17 millions d'usagers réguliers. La fédération agit pour promouvoir l'usage du vélo comme mode de déplacement au quotidien.

Un réseau dynamique

La FUB coordonne les échanges d'expériences entre ses associations-membres et vient en appui à tous ceux qui veulent agir pour développer le vélo en ville (particuliers, élus et techniciens des collectivités, bureaux d'études) : journée d'étude annuelle, forum des associations membres, réalisation d'études et enquêtes...

Des services pour les associations adhérentes

Outils internet, stage de formation à l'intention des bénévoles et salariés, outils de communication, relais des campagnes nationales : fête du vélo, semaine de la mobilité et de la sécurité routière, semaine du développement durable...

Les relations de la FUB avec les autres associations et fédérations

- La FUB est membre de l'European Cyclists Federation (ECF) et du Comité de Promotion Vélo (CPV)
- La FUB travaille en collaboration régulière avec le Club des Villes et Territoires Cyclables (CVTC), l'association des Départements et Régions Cyclables (DRC), et le Conseil National des Professions du Cycle (CNPC).
- La FUB siège au Conseil d'Administration du Réseau Action Climat-France (RAC-F) et de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT).
- La FUB a une convention d'adhésion croisée avec la Fédération Française de CycloTourisme (FFCT), l'Association Française des Véloroutes et Voies Vertes (AF3V) et l'Heureux cyclage

Abonnez-vous à FNAUT Infos

FNAUT-Infos vous informe tous les mois sur l'actualité de la fédération ainsi que sur la politique des transports et son impact sur la vie quotidienne, l'environnement et l'aménagement du territoire.

C'est un outil de travail pour les associations, les exploitants de transports publics, l'administration et les décideurs politiques responsables des transports.

- 10 numéros par an
- 8 pages d'information

- Un dossier sur les thèmes du transport, de la consommation ou de l'environnement
- Des rubriques sur la sécurité routière, le déplacement des personnes handicapées, l'environnement.
- Le courrier des lecteurs et des témoignages d'usagers
- Le "permis à points" et le bêtisier de la FNAUT
- L'actualité de la FNAUT et de ses associations membres



Agissez avec nous et lisez FNAUT-Infos

Je souhaite adhérer à la FNAUT

- individuels : 19 €
- associations : contactez notre siège

La FNAUT rassemble 160 associations réparties sur toute la France. Consultez notre site internet ou contactez notre siège national pour connaître la liste de nos associations.

Adhèrez à la FNAUT si aucune association n'est présente à proximité de votre domicile.

Je m'abonne à FNAUT-Infos (10 nos par an)*

- individuels : 16 €
- administrations, collectivités, entreprises, étranger : 30 €

** Nos anciens numéros peuvent être commandés dans la limite des stocks disponibles : 1 numéro = 2 € / 4 numéros = 5 €.*

Nom : _____

Prénom : _____

Adresse : _____

CP : _____ Ville : _____

Tél. : _____ Fax : _____

Courriel : _____

Ci-joint un chèque de _____ € à l'ordre de la FNAUT.

Paiement par chèque à l'ordre de la FNAUT.



32 rue Raymond Losserand
75014 Paris
tél. : 01 43 35 02 83
fax : 01 43 35 14 06

contact@fnaut.fr - www.fnaut.fr

Abonnez-vous à Vélocité

- 5 numéros par an
- 30 pages

Vélocité - la revue du cycliste au quotidien - s'adresse à tous les cyclistes quotidiens, aux associations qui cherchent à promouvoir le vélo en ville, aux élus et techniciens en charge des politiques et aménagements cyclables.



> Bulletin d'abonnement

Vélocité

La revue du cycliste au quotidien

D'abord, soyons directs et francs : si la prise en compte du cycliste quotidien telle qu'elle existe aujourd'hui vous convient parfaitement, si vous pensez qu'on ne peut pas aboutir à un vrai partage de la rue, ni envisager que le vélo puisse être un véritable moyen de déplacement, alors Vélocité n'est pas fait pour vous !

Si vous souhaitez vous abonner à un journal pour trouver le dernier gadget à la mode pour votre vélo, alors inutile de lire cette lettre. Vélocité évite ce genre de banalités. En revanche, si vous souhaitez être au courant de toute l'actualité du vélo urbain et son développement... Alors Vélocité est fait pour vous !

Si vous voulez être informé sur les enjeux, les politiques engagées, les aménagements cyclables réalisés... Alors Vélocité est fait pour vous !

Si vous aspirez comme nous à remettre la pratique du vélo au cœur de nos villes, **Alors, oui, vraiment, Vélocité est fait pour vous !**

Tous les deux mois découvrez nos dossiers complets, nos enquêtes, soyez informé sur l'évolution de la législation, les politiques engagées.

N'hésitez plus, abonnez-vous à Vélocité.

BULLETIN D'ABONNEMENT

▶▶▶ Abonnement individuel :

1 an • 16 euros (5 numéros) - 2 ans • 32 euros (10 numéros)

▶▶▶ Abonnement collectivités, administrations, entreprises :

1 an • 30 euros (5 numéros) - 2 ans • 60 euros (10 numéros)

Ci-joint un chèque deeuros à l'ordre de la FUB - à renvoyer à :
FUB - 12 rue des Bouchers - 67000 Strasbourg

M. Mme Mlle

Nom :

Prénom :

Organisme :

M@il : Tél. :

Adresse :

Code postal : Ville : Pays :

Pour toute information complémentaire : velocite@fubicy.org

FUB - 12 rue des Bouchers - 67000 Strasbourg - Tél. : 03 88 75 71 90

L'ADTC est également adhérente ou proche de...

Rue de l'Avenir

Depuis 1988, date de sa création, « Rue de l'Avenir » a pour ambition de contribuer à transmettre aux générations futures une ville plus sûre, plus solidaire et plus agréable à vivre. Elle agit pour favoriser le développement de mesures qui, toutes, visent à atteindre ces objectifs.

Parmi elles :

- La modération de la circulation motorisée en ville (moins de voitures, moins de vitesse)
- Une offre réaliste d'alternatives pour se déplacer : marche, vélo, transports en commun, automobile, roller
- La qualité des espaces publics et de la voirie (aménagement, requalification, vie de quartier...)

Droits du Piéton

« Les Droits du Piéton » aident les usagers du domaine public à formuler auprès des autorités des réclamations concernant l'insécurité ou l'inconfort de l'aménagement du domaine piétonnier (insuffisance de passages piétonniers, carence de la réglementation, dysfonctionnement de feux rouges, laxisme dans les chantiers de travaux publics gênant la circulation des piétons, faiblesse de la répression des infractions constatées sur les trottoirs et les passages piétons).

AEDTF

L'AEDTF, Association Européenne pour le Développement du Transport Ferroviaire, a été créée en 1988 et son siège européen est à Grenoble. Son objet est le développement et la promotion du chemin de fer tant des voyageurs que des marchandises y compris l'urbain (métro et tramways).

L'AEDTF regroupe dans ses adhérents 2/3 d'associations, d'entreprises ou de collectivités territoriales et 1/3 de membres individuels). L'AEDTF est reconnue par l'Union Européenne, l'Union Internationale des Chemins de fer, l'Union des entreprises Suisses des Transports Publics, les Fédérations d'industries ferroviaires, etc. L'AEDTF est représentée en Allemagne, en Autriche, en Belgique, en Hongrie, en Italie, au Luxembourg, en Pologne, en Roumanie, au Royaume Uni, en Suisse et en Suède.

La FRAPNA Isère

Au sein de la FRAPNA, Fédération Rhône-Alpes de la Nature et de l'Environnement, la section Isère a été créée en 1972. Elle a pour but la défense et la protection des sites, la sauvegarde de l'environnement, des milieux naturels, de la faune et de la flore du département.

La FRAPNA Isère fédère 65 associations, réparties sur tout le département de l'Isère, dont l'ADTC.

Elle fonctionne en réunissant des commissions, groupes de bénévoles mobilisés sur des thématiques particulières qui participent à la définition de la politique de la FRAPNA dans ces domaines (agriculture, air et déchets, eau et milieux aquatiques, carrières, alimentation et santé, patrimoine naturel, site et montagne, juridique, communication).

Elle se base aussi sur le travail en réseau de sentinelles de l'environnement : la veille écologique est l'affaire de tous !

L'une des priorités de la FRAPNA Isère est de sensibiliser l'ensemble des citoyens à l'environnement. Pour mener à bien des actions d'éducation à l'environnement, la FRAPNA Isère s'appuie sur :

- le pôle animation : une équipe de trois animateurs nature et environnement diplômés
- un réseau d'associations et de membres associés fédérés au sein du RENE (Réseau d'Education à la Nature et à l'environnement) dont l'ADTC.

Sites internet des fédérations et associations :

FNAUT : www.fnaut.asso.fr

FUB : www.fubicy.org

Rue de l'Avenir : www.ruedelavenir.com

Droits du Piéton : www.pietons.org

FRAPNA-Isère : www.frapna-38.org

Nous avons déjà abordé ce sujet dans un précédent bulletin. La phase d'orientations préliminaires est maintenant terminée et le Plan de Déplacements Urbains (PDU) est en cours d'élaboration avec plusieurs familles de scénarios. Voici quelques informations sur les principales orientations, en attendant la phase de concertation avec la population, à l'issue de laquelle les élus choisiront un scénario.

Ce PDU s'inscrit dans une vision moyen terme, puisqu'il a comme horizon 2030, en cohérence avec le SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) qui vient d'être soumis à enquête publique au printemps (!).

Les grandes orientations ont été définies avec cinq enjeux prioritaires :

- le développement des modes actifs (marche à pied et vélo)
- le développement du covoiturage
- le développement d'un réseau de transports en commun hiérarchisé, rationalisé et valorisant le mode bus
- un accompagnement personnalisé des habitants pour les aider à modifier leurs habitudes de déplacements
- la définition d'une stratégie d'agglomération pour le transport des marchandises.

Il est affirmé que ce PDU doit être construit en cohérence avec les territoires voisins, une demande que l'ADTC formule depuis de nombreuses années.

Ce PDU sera organisé en deux étapes :

- Pour la première étape 2014 à 2020, il est construit autour des projets déjà engagés (TER, tramway...) et avec un développement de services à la mobilité (conseil en mobilité, information...)

- Pour la deuxième étape 2020-2030, deux scénarios ont été construits et feront l'objet d'une large concertation au cours des prochains mois.

Ces deux scénarios doivent répondre aux objectifs de diminution significative

des flux de déplacement et du nombre de kilomètres parcourus en véhicule automobile.

Le premier scénario renforce les politiques mises en œuvre depuis une vingtaine d'années avec le développement de réseaux de transport en commun radiaux vers le centre-ville de Grenoble avec une volonté de réduction massive de la place de la voiture en ville

Le deuxième scénario vise au contraire à développer un réseau permettant de relier les différentes polarités (définies au SCoT) : Sud, Nord-ouest et Nord-est.

Dans les deux scénarios, le passage à 2x3voies de l'A480 est prévu ; et le second scénario prévoit également a priori le passage à 2x3voies de la rocade sud.

Les études détaillées de ces deux scénarios sont en cours et devraient permettre d'estimer leur efficacité en matière de report modal, de réduction des pollutions, et d'en évaluer les coûts.

Le péage urbain sera intégré dans au moins un scénario.

La concertation devrait permettre de trouver le scénario « idéal » qui sera probablement un compromis entre ces deux scénarios.

L'ADTC sera particulièrement attentive à ce que le scénario final soit le plus efficace en matière de transfert modal, avec un minimum d'infrastructures routières, intègre au mieux les déplacements d'échanges avec les territoires voisins et apporte un maximum de gain en qualité de vie urbaine aux habitants de l'agglomération.

Cette phase de concertation avec les différentes collectivités concernées, les associations, un « atelier citoyen » et des « cafés du PDU » se terminera le 7 décembre. L'enquête publique est prévue au cours du premier semestre 2013.

Antoine Jammes

Vite, la VSP, SVP

La Voie Spécialisée Partagée (VSP) mise en place entre l'échangeur de Saint-Egrève et le pont d'Oxford permet aux cars arrivant à Grenoble par l'A48 d'emprunter la Bande d'Arrêt d'Urgence (BAU) lorsque la vitesse des véhicules en section courante est inférieure à 50 km/h. Son prolongement depuis le péage de Voreppe est prévu pour fin 2013, le Conseil général ayant obtenu le 4 juin 2012 l'autorisation du Ministère des Transports.

Comme la voie ferrée Valence – Grenoble sera fermée pour travaux pendant l'année 2013, ses usagers demandent que le prolongement de la VSP soit mis en service fin 2012, pour que les cars de substitution en bénéficient.

Les travaux de génie civil pour prolonger la VSP ont déjà été effectués par l'AREA lors de la réfection de la couche de roulement, mais pas les équipements vidéo et de signalisation (panneaux à messages variables, portiques).

L'ADTC a écrit au Ministre des Transports pour demander qu'une version simplifiée de la VSP soit mise en service dès décembre 2012. La réponse que nous avons reçue nous assure que cette correspondance, transmise au Directeur général des transports et de la mer, « fera l'objet de tout l'intérêt qu'elle mérite ».

À suivre.

Christophe Leuridan

Nouveautés du réseau TAG de septembre 2012

Une agence commerciale TAG trop peu ouverte

L'agence TAG de la gare de Grenoble, ouverte seulement du lundi au vendredi, de 7h15 à 18h30, a des horaires réduits en vacances scolaires : de 10h à 13h et de 14h15 à 17h45.

Cet été, j'ai tenté cinq fois de m'y rendre en passant par la gare. C'était hélas trop tôt, trop tard, ou bien le samedi, et je n'étais pas le seul surpris de trouver porte close. Quand enfin je suis passé à un bon moment, le lundi 13 août à 14h15, j'ai compté 15 personnes attendant l'ouverture !

Au lieu de programmer la fusion - délocalisation* de ses agences, la SEMITAG devrait améliorer l'accueil en gare de Grenoble, principale porte d'entrée de son réseau, notamment l'été, où les visiteurs et étudiants étrangers sont nombreux.

Et pour éviter les longues queues de la rentrée, les usagers devraient avoir la possibilité de prendre un abonnement annuel sans devoir attendre le 20 août !

Christophe Leuridan

* En 2014, une agence située avenue Alsace - Lorraine « remplacera » les agences de la Gare, de la Maison du Tourisme et l'ancienne agence Louis Maisonnat de Fontaine.

Un retour sur les nouveautés du réseau TAG en cette rentrée 2012.

Changement de terminus partiel de la ligne 1

Depuis la fusion des lignes TAG 1 (Varces - Claix - Grenoble) et 3 (Le Fontanil - Saint Egrève - Grenoble) en avril 2011, en journée, un bus sur deux en direction du Nord effectuait son terminus à Alsace-Lorraine. En raison des travaux du tram E, ce terminus est reporté à l'arrêt petite Esplanade. Pour mémoire, la construction de ce terminus partiel utilisé pendant seulement 15 mois a coûté 200 000 €.

Lignes C et Chrono CO renforcées

La ligne C est renforcée en période universitaire en heures de pointe avec un tram toutes les 4 minutes. En journée ou en période de vacances universitaires, l'intervalle reste compris entre 6 et 9 minutes.

La ligne Chrono CO est renforcée suite à son succès (voir brève p 15) avec un bus toutes les 7 minutes au lieu de 8 en heures de pointe. Trois renforts, dont un avec un bus articulé, non indiqués sur la fiche horaire, partiront de Trois Dauphins entre 8 h et 8 h 30. En période de vacances scolaires, la fréquence restera inchangée ; c'était une demande récurrente de l'ADTC.

Nouvel itinéraire de la ligne 54

Pour desservir la zone d'activités Ecoparc de Saint Egrève, la ligne 54 voit son parcours modifié et dessert les arrêts supplémentaires suivants : Bonnais (correspondance ligne 1), Saint Egrève gare, Vence Ecoparc, Les Glairaux et Cap 38 (correspondance ligne 30). La desserte de la gare de Saint Egrève par la ligne 54 était une demande de l'ADTC. On peut regretter l'illisibilité des horaires (fréquence de 1h05 le samedi par exemple) pour l'usager et l'absence d'organisation des correspondances avec les TER en gare de Saint Egrève.

Nouvel itinéraire de la ligne 17

En raison des travaux de la ligne E, le parcours de la ligne 17 Vif-Varces-Grenoble est modifié entre les arrêts Péguy et Trois Dauphins en desservant les arrêts Foch-Férié, Dr Martin et V. Hugo. Cet itinéraire pourrait préfigurer le parcours de la ligne 17 lors de l'ouverture de la ligne de tram E. L'arrêt Foch-Férié a fait l'objet d'un aménagement en ce mois d'octobre.

Cadencement de la ligne 11 le dimanche

La ligne 11 est renforcée le dimanche avec un cadencement à la demi-heure. L'ADTC demande toujours qu'un cadencement facilement mémorisable pour les usagers soit étendu aux autres lignes le dimanche, avec pour illustration les horaires des lignes 31 non-cadencée et CO cadencée le dimanche au départ respectivement du Lycée du Grésivaudan et de Maupertuis.

Ligne 31

HH	MM	
07	24	54
08	23	51
09	20	49
10	18	47
11	16	45
12	13	43
13	12	41
14	11	40
15	11	40
16	10	40
17	10	40
18	12	43
19	15	49

Ligne CO

HH	MM	
07	00	30
08	00	30
09	00	30
10	00	30
11	00	30
12	00	30
13	00	30
14	00	30
15	00	30
16	00	30
17	00	30
18	00	30
19	00	30

Nouvelles lignes Flexo F1 et F2

Sur le modèle de la ligne Flexo FO (rebaptisée F0) La Tronche - Meylan - Corenc, des lignes Flexo F1 et F2 sont créées. Ces lignes combinent des services réguliers avec des services qui circulent sur demande uniquement. La ligne F1 remplace l'ancienne ligne Amibus Venon. La ligne F2 remplace l'ancienne ligne Proxi-Tag Prénlfrey et dessert également la Commune de Miribel-Lanchâtre récemment rentrée dans la Métro. Les horaires de cette ligne sont organisés pour donner correspondance avec la ligne 17 aux Saillants du Gua.

Emmanuel Colin de Verdière

Retour sur les bus de substitution pendant les travaux du tram de l'été 2012

Pendant l'été 2012, des travaux ont eu lieu sur les lignes de tram A et B entre Grenoble et Fontaine :

- mise en place des rails de la ligne E au croisement avec les lignes A et B au carrefour Alsace-Lorraine / Jean Jaurès à Grenoble ;
- travaux d'entretien des rails à Fontaine et Grenoble Saint-Bruno.

Ces travaux ont entraîné la coupure des lignes de tram A et B entre respectivement V. Hugo et La Poya, d'une part et V. Hugo et Cité Internationale, d'autre part du 16 juillet au 24 août 2012.

Un service de substitution par bus a été mis en place comprenant le renfort de la ligne 34 entre les arrêts Chavant et Polygone Scientifique du lundi au samedi, et des navettes entre Victor Hugo et La Poya. Le passage de ces navettes par le cours Berriat a limité les ralentissements liés aux travaux de la ligne E.

Une desserte insuffisante de la gare le soir et le dimanche

Avec le service de substitution prévu, la desserte de la gare n'était plus assurée après 20 h 30 le soir. Le dimanche, la desserte de la gare était très réduite avec seulement un bus toutes les 40 minutes sur la ligne 34 ! La seule autre possibilité était de se rendre à l'arrêt Saint-Bruno de la navette bus V. Hugo - La Poya, situé à 500 mètres de la gare de Grenoble.

Suite à une demande de l'ADTC relayée dans la presse, la SEMITAG a mis en place le soir entre 20 h 30 et 1 h une navette entre la gare et Grenoble Trois Dauphins (toutes les 10 minutes jusqu'à 21h30, toutes les 20 minutes ensuite). C'est déjà ça, mais une navette gare - Chavant aurait cependant évité deux correspondances très pénalisantes (à Victor Hugo et Chavant) aux usagers voulant emprunter la ligne C.

Aucun renfort de la ligne 34 n'a été mis en œuvre le dimanche.

Absence d'accessibilité de l'arrêt Gare de la ligne 34 direction du centre-ville de Grenoble

La plaquette d'information sur l'interruption du tram et les dessertes de substitution conseillait aux usagers à mobilité réduite de rejoindre l'arrêt F. Viallet. Curieuse idée de demander aux personnes ayant des difficultés à se déplacer de faire 300 mètres de plus pour prendre le bus !

Suite à une demande de l'ADTC, un arrêt compatible provisoire a été mis en place en moins de 15 jours début juillet 2012 à l'arrêt Gare de la ligne 34 en direction du centre-ville.



Photo : Jean-Yves Guéraud

Une concertation dès février ou mars 2012 avec l'ADTC aurait permis d'anticiper ces manques dans cette substitution globalement satisfaisante.

Emmanuel Colin de Verdière

Restructuration du réseau Nord-Est

Lors d'un comité de ligne le 21 juin, le SMTC a présenté les premiers résultats de la restructuration du réseau effectuée le 16 janvier 2012. Le bilan global est positif : le nombre de montées par jour (hors correspondance) à La Tronche, Corenc, Meylan sur les lignes de bus est passé de 6928 à 7327 entre mars 2011 et mars 2012, soit 6% d'augmentation.

La nouvelle ligne Chrono est un succès, avec 5100 voyages par jour dès mars 2012... et la saturation en heure de pointe.

La fréquentation de la ligne 31 est stable sur les tronçons conservés, celle de la ligne 16 en légère hausse, grâce aux reports de l'ancienne ligne 9. Le prolongement vers la Maison de la Musique n'étant pas concluant, des habitants ont demandé que la ligne 16 soit prolongée vers la Détourbe à partir de janvier 2013.

Pour l'ADTC, la seule solution efficace pour desservir le secteur entre le Lycée du Grésivaudan et la Détourbe est de renforcer la ligne 6020 Grenoble - Crolles. C'est d'autant plus nécessaire que la ligne 6020 est très utilisée voire surchargée, et que de nouveaux logements sont en construction le long de la RD 1090 à Montbonnot et Saint Ismier.

Les lignes Proximo et Flexo sont peu utilisées, avec 9 et 6 voyages par course. Pas étonnant vu l'offre rare et irrégulière, le tracé inefficace et les bus non accessibles.

L'ADTC continue de faire des propositions pour améliorer le réseau.

Christophe Leuridan

Discrimination ... une avancée !

Dans le bulletin 132, nous signalions page 8 que la Semitag avait décidé de ne plus faire figurer le numéro de la ligne 6020 sur les abribus, charge à l'usager de savoir que la ligne 6020 est une ligne Transisère.

Ô surprise de la rentrée : les usagers ont le plaisir de voir ce numéro réapparaître sur les abribus entre Grenoble et Meylan.



De même, les usagers de la 6070 savent où s'arrêtent les bus de cette ligne sur Gières, le Domaine Universitaire et une partie des arrêts de Meylan. Il reste quelques arrêts de Meylan à mettre à jour ainsi qu'ajouter les lignes 6050, 6051 et 6052 sur le campus et à Gières.



Texte et photos :
Antoine Jammes

Retour sur les nouveautés du réseau Transisère de la rentrée 2012.

Restructuration des lignes 6010, 6050 et 6051 et création de la ligne 6052

Pour améliorer la desserte de Chamrousse et de l'axe Gières – Saint Martin d'Uriage – Vaulnaveys le haut – Vaulnaveys le bas – Vizille, les lignes Transisère du secteur ont été modifiées le 1er septembre 2012. Cette réorganisation à coût constant a été préparée par le Conseil général de l'Isère (CGI) au premier semestre 2012 en concertation avec les Communes et l'ADTC.

La ligne 6010 Chamrousse - Gières gare - Grenoble est limitée à Gières sauf le week-end et pendant l'été. Pour rappel, pendant l'ouverture de la station de Chamrousse, celle-ci est desservie par une ligne Transalitude depuis la gare routière de Grenoble.

Les lignes 6050 Vizille – Gare de Gières et 6051 Saint Martin d'Uriage Le Pinet - Gare de Gières ainsi que la nouvelle ligne 6052 venant de Vaulnaveys-le-haut Belmont sont prolongées au campus, offrant désormais un accès direct à l'université et aux lignes C, 11 et 26 et avec la ligne B entre la gare de Gières et le campus.

Les horaires ont été simplifiés pour l'usager avec 3 périodes de circulation seulement : lundi au vendredi, samedi et lundi au vendredi pendant les vacances d'été, et dimanche.

Si l'information sur cette restructuration est mise en avant sur le site Transisère, on regrette l'absence, à la date du 25 octobre, de la fiche horaire aux nouveaux arrêts desservis sur le campus, et à l'arrêt Gières-gare SNCF, c'est encore la fiche horaire 2011/2012 qui est affichée !

Quelques adaptations d'horaires sur les lignes 6050, 6051 et 6052 ont été mises en œuvre les 10 et 24 septembre.

Des cars plus tard le soir au départ de Grenoble

Le CGI a répondu à une demande de l'ADTC en ajoutant des correspondances en gare de Grenoble avec les trains arrivant d'Annecy (19h27), Valence (19h29), Lyon (19h33) et Paris (19h37) : les lignes 6060 et Express 1, 2 et 3 ont maintenant un départ vers 19h50 dans chaque direction de l'Y Grenoblois.

Du nouveau sur la ligne 3000 vers l'Oisans.

Suite à l'ouverture du pôle multimodal de Chantefeuille à Vizille (voir carton vert en page 3), des services supplémentaires sont ajoutés sur la ligne 3000 entre Vizille et Bourg d'Oisans portant à 12 le nombre d'allers-retours quotidiens. Le car partant à 6h45 de Grenoble pour Bourg d'Oisans circule à présent du lundi au samedi, et circulera aussi le dimanche pendant l'été 2013 (en 2011-2012, ce car était limité à Séchilienne sauf pendant l'été).

Ligne 6200 Allevard – Goncelin – Montbonnot Pré de l'Eau - Grenoble

Suite à de nombreuses réclamations d'usagers, les trois allers du matin vers Grenoble et les quatre retours du soir circuleront toute l'année du lundi au vendredi y compris pendant les vacances scolaires. Si la hausse de la fréquentation constatée par les usagers se poursuit, il serait notamment utile de créer un départ d'Allevard vers Grenoble à 8h.

Emmanuel Colin de Verdière

La tarification Transisère a été modifiée le 1er juillet 2012.

Transport scolaire

Jusqu'à l'année scolaire 2011/2012, le transport scolaire était gratuit en Isère pour les élèves habitant à plus de trois kilomètres de leur établissement scolaire*. Mais ces élèves n'avaient accès qu'à un aller le matin pour l'ouverture de leur établissement et un retour le soir à la fermeture. S'ils voulaient commencer plus tard ou terminer plus tôt, ils devaient payer pour prendre le car.

Désormais, ils payent un abonnement et peuvent utiliser sans restriction les lignes du réseau Transisère dans les zones couvertes par leur abonnement. La tarification mise en place prévoit cinq tranches calculées sur la base du quotient familial. Les limites des zones ont été légèrement modifiées pour que les élèves dans leur grande majorité aient leur établissement dans leur zone Transisère d'habitation.

Pour les collégiens habitant dans une zone tarifaire Transisère différente de leurs collèges de secteur (29 Communes en Isère), la tarification appliquée est limitée à une zone, celle de l'établissement scolaire. Malheureusement cette spécificité n'a pas été retenue pour les lycéens, malgré les demandes des associations de parents d'élèves et de l'ADTC.

L'ADTC approuve le principe de ces modifications de la tarification scolaire (voir ADTC-Infos numéro 130 page 16).

Modification de la tarification zonale.

La tarification Transisère est organisée en zones sur le modèle du pass Navigo (ex carte orange) en Ile de France. Il y a six zones différentes sur le Département, A,B,C,D,E et F.

Jusqu'au 30 juin 2012, la tarification des abonnements (pass un jour, mensuel ou annuel) était uniforme malgré une offre de transport public très disparate suivant les zones. Depuis le 1er juillet, la tarification tient compte de l'offre sur la zone : abonnement urbain en zone A, abonnement périurbain en zones B et E, abonnement rural en zones C, D et F.

Le grand nombre de combinaisons possibles pour les abonnements comportant plusieurs zones rend cependant la tarification difficile à comprendre pour l'usager comme l'illustre l'extrait ci-dessous

L'ensemble des titres Transisère nécessite, sauf pour les billets simples, la possession d'une carte OURA nominative ou non.

Emmanuel Colin de Verdière

NOMBRE DE ZONES		Tarif des PASS 1 jour				Tarif des PASS mensuels				
		Classique	Eco	- 19 ans	Micro	Classique	PDE	Eco	- 19 ans	Micro
1 zone	1 zone urbaine	5,40 €	3,80 €	par 10 et appliquez la règle d'arrondi : de centimes près. tèmes → arrondi à la dizaine de centimes supérieure		54,00 €	37,80 €	16,20 €		
	1 zone périurbaine	4,70 €	3,30 €			47,00 €	32,90 €	14,10 €		
	1 zone rurale	4,20 €	2,90 €			42,00 €	29,40 €	12,50 €		
2 zones	1 zone urbaine + 1 zone périurbaine	7,20 €	5,00 €			72,00 €	50,40 €	21,60 €		
	1 zone périurbaine + 1 zone rurale	6,00 €	4,20 €			60,00 €	42,00 €	17,90 €		
	2 zones rurales	5,50 €	3,90 €			55,00 €	38,50 €	16,30 €		
3 zones	1 zone urbaine + 1 zone périurbaine + 1 zone rurale	8,50 €	6,00 €			85,00 €	59,50 €	25,40 €		
	1 zone périurbaine + 2 zones rurales	7,30 €	5,10 €			73,00 €	51,10 €	21,70 €		
	3 zones rurales	6,80 €	4,80 €			68,00 €	47,60 €	20,10 €		

*Cette réglementation s'appliquait en dehors des périmètres urbains de transports publics (Grenoble Métropole, Voironnais, Grésivaudan, Pays Viennois, Bourgoin-Jallieu - Isle d'Abeau) où le Conseil général de l'Isère (CGI) a délégué sa compétence transport scolaire à l'autorité organisatrice de transport urbain (AOTU).

Des améliorations sur la 6070

La ligne Transisère 6070 relie la gare de Gières à la zone industrielle de Bernin - Crolles via le campus de Saint Martin d'Hères - Gières, Inovalée, Montbonnot, Saint Ismier et Saint Nazaire les Eymes.

Un nouvel arrêt à Montbonnot Pré de l'Eau a été mis en service le 17 septembre 2012 améliorant et sécurisant la correspondance avec les lignes 6060, 6200, Express 1 et 3. Son aménagement en alvéole rend cependant difficile la sortie de l'arrêt, et la réinsertion des cars dans la circulation en période de pointe de trafic automobile.

Cet automne, l'aménagement d'une boucle de retournement dans le parking voisin de la station Condillac permettra de faire gagner quelques minutes aux cars de la ligne 6070 entre la gare de Gières et Inovalée. Le parcours à travers le campus sera raccourci mais les correspondances seront maintenues avec les lignes de tram B et C (à l'arrêt Condillac au lieu de Bibliothèques Universitaires), et avec les lignes de bus 11 et 26 (à l'arrêt Universités Biologie).

L'ADTC approuve cette modification du parcours qui améliore la vitesse commerciale de la ligne.

Emmanuel Colin de Verdière

La SNCF veut-elle saboter les trains directs ?

Avec la SNCF, tout est possible : en faisant valser le numéro d'un train en cours de trajet, la SNCF crée de « fausses correspondances ».

Exemple : j'emprunte un TER Evian – Chambéry qui, dans les horaires SNCF, apparaît comme 3 trains différents entre lesquels il faut faire 2 correspondances « à risque » (environ 10 minutes de battement). Quand ce TER entre en gare d'Annemasse, puis d'Annecy, on entend l'annonce « Terminus, tout le monde descend ». Le train reste une dizaine de minutes en gare, sans changer de quai, puis poursuit son chemin. Les passagers qui continuent vers Annecy ou Chambéry pourraient très bien rester à bord ! D'autres adhérents ont parfois constaté la même bizarrerie pour certains trains Grenoble – St André le Gaz – Lyon, ou Marseille – Valence – Grenoble.

Outre l'inconfort généré en faisant descendre des passagers qui pourraient rester tranquillement dans le train avec leurs bagages, ce « saucissonnage virtuel » a un autre inconvénient encore plus gênant : une partie des voyageurs, dont, en particulier, les personnes à mobilité réduite, n'osent pas emprunter ces « fausses correspondances », craignant de ne pas avoir le temps de changer de train !

J'ignore quelle obscure raison conduit la SNCF à cacher ainsi des trains directs, mais cela dégrade la qualité du service. L'ADTC demandera à la SNCF et à la Région d'être vigilantes pour éviter que ces anomalies se multiplient.

Monique Giroud

L'ADTC a participé aux comités de ligne TER organisés sur les lignes autour de Grenoble.

Grenoble – St André le Gaz - Lyon

La fréquentation continue d'augmenter avec 21200 voyages par jour sur cette ligne en 2011 en hausse de 8,1%. On note la hausse de 11,2% pour l'Origine - Destination (OD) Grenoble - Voiron (2370 voyages par jour).

Un programme complet de RVB (Renouvellement Voie Ballast) entre Moirans et Lyon pour un coût de 175 millions d'euros a débuté par la voie Moirans – Saint André le Gaz du 30 juillet au 17 octobre 2012. En 2013, un RVB est prévu sur les deux voies entre Lyon et Saint André le Gaz. En 2014, le RVB sera effectué sur la voie Saint André le Gaz – Moirans. Ces travaux effectués de nuit entraînent cependant des ralentissements en journée et imposent une adaptation des horaires et la suppression de quelques trains.

Pour 2013, il n'est pas prévu d'évolution majeure des horaires.

Grenoble - Valence

La fréquentation a augmenté de 2,3% en 2011 avec notamment une augmentation supérieure à 10% sur les OD Grenoble - Saint-Marcellin et Grenoble - Romans.

Le comité a principalement porté sur la substitution par cars en 2013 lors de la coupure de la ligne pour l'électrification, notamment la mise au gabarit des tunnels.

La grille horaire a fait l'objet de nombreuses réunions de concertation avec les associations. Un article détaillera dans le prochain bulletin en décembre l'organisation de cette substitution.

Grenoble – Chambéry

Sur cet axe, l'augmentation faible de la fréquentation (+ 2,3% sur cette ligne en 2011, à comparer aux + 6,3% d'augmentation au niveau régional) est liée aux trois mois de substitution par cars de l'été 2011.

Les travaux d'électrification et modernisation de la signalisation de la ligne se poursuivent. Une substitution par cars a été de nouveau organisée du 2 juin au 2 septembre 2012 avec notamment l'ajout de services Pontcharra – Gières par rapport à l'été 2011.

Malgré la demande de l'ADTC, les vélos restent refusés dans les cars même dans la limite des places disponibles. Des vélos et des places en consignes ont été proposés gratuitement aux abonnés TER à Grenoble et Chambéry mais cela ne couvre pas l'ensemble des besoins des usagers avec vélo empruntant le TER.

Il n'est pas prévu d'évolution majeure des horaires avant 2014. L'ADTC regrette notamment le report à décembre 2013 de la circulation également les samedis et dimanche du TER Genève 16h42 – Grenoble 19h05.

Grenoble – Veynes – Gap

Aucun comité de ligne n'a été organisé au printemps pour cette ligne. L'ADTC a écrit à la Région pour demander l'organisation d'une réunion cet automne portant notamment sur les trains supprimés et remplacés par des cars sur la ligne au service 2012.

Emmanuel Colin de Verdière

Projet ferroviaire Lyon Turin : avis de l'ADTC

L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet d'accès français au tunnel franco-italien (section Grenay – Saint Jean de Maurienne) s'est achevée le 19 mars 2012 et la commission d'enquête a rendu un avis favorable assorti de 3 réserves et de 22 recommandations.

La commission note que le projet est « un outil majeur de la politique de report du transport de marchandises de la route vers le rail » et qu'il améliorera les liaisons pour voyageurs entre Londres, Paris, Lyon d'une part et Turin, Milan d'autre part, ainsi que l'accès à Grenoble, Chambéry, Aix les Bains et Annecy. Elle considère que « l'environnement naturel a été globalement bien pris en compte » mais note tout de même la perte de 450 à 500 hectares de terres agricoles et des nuisances, sonores, électromagnétiques...

Les réserves

La commission demande :

- que l'Avant-Projet Détaillé soit élaboré en concertation étroite avec le monde agricole,
- que le stockage des « déblais impropres » soit revu en augmentant le taux de valorisation des matériaux et en privilégiant le remblaiement de carrières.
- que des commissions territoriales de concertation et de suivi soient mises en place pour réduire les nuisances, mettre en place des mesures compensatoires...

Les recommandations

Elles portent essentiellement sur :

- la réduction des emprises, et notamment la limitation des pertes de terres agricoles,
- les aides au cas par cas aux exploitations agricoles touchées par le tracé,
- les mesures compensatoires environnementales,

- le relogement des habitants expropriés de Cessieu,
- le déplacement d'entreprises touchées par le tracé,
- l'insertion fonctionnelle et/ou paysagère de plusieurs ouvrages.

Les questions absentes des conclusions

Les conclusions reflètent assez bien la synthèse des contributions reçues pendant l'enquête, globalement favorables pour les collectivités locales, les représentants de l'industrie et les associations d'usagers des transports, plus réservées pour les associations de protection de l'environnement, souvent défavorables pour les représentants du monde agricole.

L'ADTC, l'AEDTF et la CGT Isère ont indépendamment demandé que le nœud de Laissaud soit complété pour permettre les mouvements entre Grenoble et Lyon, mais la commission ne soutient pas cette idée car la branche manquante prélèverait encore des terres agricoles et car elle n'est pas demandée par les collectivités territoriales de l'Isère...

Les autres demandes de l'ADTC pour éviter les problèmes de saturation (réalisation prioritaire du saut de mouton à Montmélian, réalisation concomitante du Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise et du Nœud Ferroviaire Lyonnais, réalisation en phase 1 du tunnel sous la Chartreuse) ne sont pas reprises non plus. C'est dommage, vu les difficultés actuelles rencontrées par les usagers des TER.

Christophe Leuridan

Le tram-train de l'Ouest lyonnais

Le 22 septembre, a été inauguré ce réseau de tram-train de 55 kilomètres, comportant trois branches au départ de la gare de Lyon-Saint-Paul vers Saint-Bel, Brignais et Lozanne. L'enjeu est important en terme de mobilité durable et de report du trafic automobile vers le rail puisque le Conseil régional prévoit de passer de 6500 voyageurs par jour actuellement à 13 000 en 2013 puis à 20 000 en 2020.

Il ne s'agit pas d'un véritable « tram-train » circulant à la fois sur le réseau ferré et sur le réseau urbain (comme cela est envisageable entre Grenoble et Vizille), puisque les rames restent sur les voies ferrées.

La desserte est néanmoins assurée par un matériel léger de type tram, adapté aux contraintes ferroviaires, et l'exploitation est proche d'un réseau urbain avec des contrôles sur les quais des gares.

La mise en service se fera progressivement sur les trois branches d'ici à 2013.

Antoine Jammes

Calendrier des commissions

Transports en Commun (18h30)

15 octobre – 12 novembre –
10 décembre

Vélos et Piétons (18h30)

22 octobre – 19 novembre –
17 décembre

ADHÉREZ à l'ADTC

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

ADTC INFORMATIONS

Vente au numéro 3,25 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
courriel : contact@adtc-grenoble.org

L'ADTC est membre de :

FNAUT, Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports
==> www.fnaut.asso.fr

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

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

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

Droit du piéton,

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

Bulletin trimestriel publié par :

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

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

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

Photos de couverture : C. Cotte
Vignettes : ADTC, B. Vigny, logos
FNAUT et FUB

Revue de presse

Le vélo dans l'avenir de nos villes

La place du vélo dans nos agglomérations constitue un levier pour la transformation de nos villes. Le vélo est non seulement un mode de déplacement essentiel, c'est également un outil d'aménagement des espaces urbains et des territoires. Et de ce point de vue, la France accuse un retard alarmant.

Un enjeu pour tous

Le vélo est un levier essentiel pour relever les défis des politiques de déplacement et d'égalité des territoires. C'est d'abord le défi de la mobilité. C'est également le défi de la santé. C'est enfin le défi de l'énergie.

Des priorités stratégiques

Pour conforter et dynamiser l'action des villes et des agglomérations en matière de développement de l'usage du vélo, l'Etat doit prendre des décisions claires sans dépenses supplémentaires : l'affectation aux aménagements cyclables de 10 % des budgets d'investissement consacrés aux infrastructures liées aux déplacements (routes, autoroutes, contournantes...), la mise en place de mesures fiscales incitatives, comme pour les autres modes de déplacement, pour l'achat et l'usage du vélo (trajet domicile travail), mesures qui, de plus, structurent et confortent les filières locales de conception, production, montage et entretien des bicyclettes.

Alain Jund, adjoint au maire de Strasbourg, Catherine Hervieu, vice-présidente de l'agglomération de Dijon, Rudy L'Orphelin, adjoint au maire de Caen, Clément Rossignol, vice-président de la communauté urbaine de Bordeaux.

Le Monde - 7 septembre 2012

Le Vélib' et ses avatars n'ont pas détrôné l'auto

Les vélos en libre-service font désormais la fierté des maires. Rares sont les municipalités qui se passent de cet outil de déplacement, devenu aussi populaire que le tramway. Le Vélib'parisien s'appelle Velodi à Dijon, Vélocité à Besançon ou Bicloo à Nantes. Quelques 350 villes sont équipées en Europe,

parmi lesquelles 35 en France où 41 000 cycles sont mis à disposition des abonnés, dont plus de la moitié - 22 000 - à Paris.

Le succès est au rendez-vous. Les réseaux Vélib', à Paris, et Vélov', à Lyon, publient régulièrement des communiqués triomphants pour annoncer une augmentation du nombre de trajets - 31 millions en 2011 pour la seule capitale. La plupart des élus y trouvent leur compte. "Le système a permis de relancer la pratique du vélo et d'améliorer l'image de ce moyen de déplacement", tranche Dominique Lebrun dit "M. Vélo", nouveau coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage de la bicyclette.

Un service qui coûte cher

"Entre 2 500 euros et 4 000 euros par an et par vélo", avance Olivier Richard, du Centre d'études techniques de l'équipement de Lyon, un organisme qui dépend du ministère de l'écologie.

L'économiste Frédéric Héran a calculé que les abonnés ne financent que "10 % du prix", pas davantage que les opérateurs, tels JC Decaux ou Keolis, son homologue à Bordeaux ou à Lille.

En clair, la ville abandonne les recettes émanant des affiches posées sur le mobilier urbain au profit de l'opérateur qui maintient, en contrepartie, le service de vélos. L'essentiel du coût, 80 %, demeure supporté par les collectivités, directement ou par l'intermédiaire du marché publicitaire.

Il n'est en outre pas certain que le vélo partagé suffise à faire monter les citoyens en selle.

Pour M. Héran, "le vélo partagé n'est qu'une étape : dans les années 1990, on a développé le réseau cyclable, dans les années 2000, on a généralisé le vélo partagé. Dans cinq ans, on aura apaisé la ville, limité la vitesse des voitures à 30 km/h, amélioré le stationnement des vélos et lancé de vraies opérations de promotion".

*Olivier Razemon, Le Monde,
7 septembre 2012*