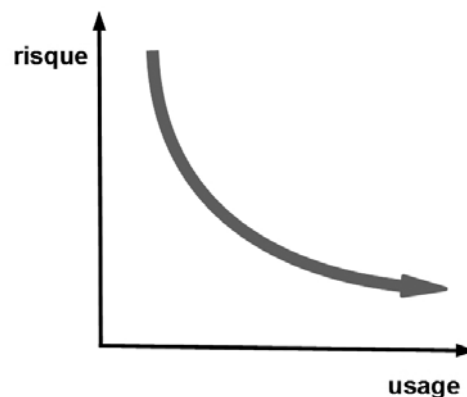




## **Accidentologie**

dossier central : pages **9** à **12**

N° 134 - décembre 2012 - 3,25 euros



## **Grands travaux ferroviaires sur nos lignes**

Articles pages 18 et 19

**Saint Laurent  
protège les  
piétons**

Page 3



**Coupe Icône :  
les navettes  
décollent !**

page 17



# EDITORIAL - Forums, ateliers, cafés, fabriques... mais quelle concertation ?

Nous venons d'assister, en ce début du mois de décembre, à un fort intéressant « Forum du PDU ». Le SMTC a demandé à différents intervenants, incluant des experts scientifiques et techniques, des élus, des représentants d'associations ou de simples citoyens, et de dirigeants d'entreprises, d'étudier et de présenter des propositions dans le cadre de ce qui pourrait devenir le plan de déplacements urbains de notre agglomération à l'horizon 2030 (voir article p.13).

La démarche mérite d'être saluée : l'état des lieux aborde des aspects largement aussi importants que l'écoulement du trafic, à savoir, l'impact de ce trafic sur notre santé, notre cadre de vie, et la vie économique. Pour répondre aux préoccupations exprimées, différentes hypothèses sont envisagées, qui ne sont pas de simples variantes d'un même modèle, mais invitent à réfléchir au type de développement souhaitable et/ou soutenable pour notre région urbaine. Tout en restant un peu modeste face aux grandes incertitudes qui pourront changer la donne d'ici 2030, dont, en particulier, le prévisible renchérissement du pétrole... Il a été admis par les « experts techniques », et souligné à plusieurs reprises, qu'il est temps d'agir davantage sur les comportements, et de cesser de tout miser sur les grandes infrastructures, d'autant plus que les budgets des collectivités sont maintenant très tendus. Le débat s'est enrichi de la multiplicité des points de vue et a été très constructif.

Alors, tout est bien dans le meilleur des mondes ? Hélas non. Car dans le même temps, les élus qui ont eu la volonté d'organiser ce forum, alimenté en amont

par différents ateliers et études, interviennent dans les médias locaux pour annoncer des décisions qu'ils auraient apparemment déjà prises, alors même qu'elles sont, éventuellement, contradictoires avec les conclusions de ce « Forum du PDU », ou au mieux pas étayées par une étude comparative des solutions possibles pour répondre aux besoins des usagers. Pour ne citer que les exemples les plus flagrants et potentiellement nuisibles, on nous annonce ainsi, par voie de presse ou dans Isère Magazine, l'élargissement de l'A480 et le prolongement de l'A51. Encore un peu plus d'aspirateurs à voitures, comme si nous n'en avions pas assez dans une cuvette géographiquement contrainte et déjà passablement polluée !

Que penser dès lors de la multiplication des instances de concertation : ateliers, forums, cafés citoyens, conseils de développement, comité des sages ou autre « Fabrique » ? Ne seraient-ce que des opérations de communication destinées à distraire la population, mais finalement déconnectées des prises de décision ? Les « décideurs » imaginent-ils vraiment qu'ils vont faire les meilleurs choix pour répondre aux besoins et préoccupations de leurs concitoyens en se coupant du terrain, eux qui sont si peu nombreux à se déplacer autrement qu'en voiture ? Ce serait vraiment dommage, pour ne pas dire plus...

Monique Giroud

## Sommaire

|         |                                                                              |
|---------|------------------------------------------------------------------------------|
| P 02    | Editorial – Forums, ateliers, cafés, fabriques... mais quelle concertation ? |
| P 03    | Toute l'année, l'ADTC à vos côtés !                                          |
| P 04-05 | Code de la route : aide mémoire                                              |
| P 06    | Travaux d'été à Fontaine                                                     |
| P 07    | Piste d'Echirolles à St Martin d'Hères : un itinéraire inégal                |
| P 08    | Gambetta, c'est pour quand ?                                                 |
| P 09-12 | Accidentologie vélo : résultats de l'observatoire des déplacements           |
| P 13    | Le PDU 2014 – 2030 de l'agglomération grenobloise se précise !               |
| P 14    | Les recommandations de la CRC au SMTC                                        |
| P 15    | Comité de lignes SMTC secteur Sud                                            |
| P 16    | L'hiver arrive : prenez le car pour aller skier                              |
| P 17    | Coupe Icare 2012 : les navettes ont pris leur envol                          |
| P 18    | Grands travaux sur nos lignes : RVB                                          |
| P 19    | Substitution 2013 : Valence – Grenoble par cars                              |
| P 20    | Revue de presse                                                              |

### Hommage à Gilles Boisvert

C'est avec stupeur et tristesse que nous avons appris en octobre le décès de notre ami Gilles Boisvert, fondateur de la vélostation de Chambéry. Fauché par une Porsche « dont le conducteur aurait perdu le contrôle », près de Pontcharra...

Gilles avait su développer avec beaucoup de dynamisme l'Agence Ecomobilité, dont les multiples activités ont inspiré et continueront d'inspirer les associations et collectivités rhônalpines.

Monique Giroud

# Toute l'année, l'ADTC à vos côtés !

Dans le précédent numéro d'ADTC-Infos, nous vous parlions des actions de l'ADTC en milieu scolaire. L'ADTC propose aussi diverses actions de sensibilisation, menées par les salariées et subventionnées par des collectivités publiques ou des organismes privés.

## La vélo-école

En 2008, l'ADTC a créé une vélo-école pour adultes et répond régulièrement à la demande de particuliers ou de centres sociaux. Deux types de formations sont proposés :

- les cours de vélo pour débutants : ils sont destinés à des adultes qui ne maîtrisent pas encore l'équilibre à vélo.

- la remise en selle urbaine : cette formation est destinée à des personnes qui savent faire du vélo mais que le trafic urbain dissuade de l'utiliser pour les déplacements quotidiens.

Chaque session comporte 5 séances qui permettent aux élèves de surmonter leur appréhension, d'apprendre à circuler à vélo en sécurité, et de s'approprier ce mode de déplacement pratique, agréable, bon pour la santé, peu coûteux et écologique.



Vélo école - Photo ADTC

## La formation « vélo et sécurité »

D'un volume horaire modulable (journée ou demi-journée), cette formation associe théorie et pratique.

**Théorie :** connaissance des aménagements cyclables, code de la route et récentes évolutions de la réglementation ; équipement du cycliste et accessoires pour le vélo urbain ; recommandations pour le partage de la voirie

et conseils pour mieux cohabiter avec les autres usagers ; notions sur les principaux facteurs d'accidents et comment les éviter.

**Pratique :** maîtrise du vélo (équilibre et maniabilité), circulation sur des itinéraires dédiés, puis dans la circulation.

## La dynamisation des PDE et PDA\*

Il est souvent difficile de sensibiliser toutes les personnes travaillant dans une structure à la question de la mobilité. Pour cela, l'ADTC propose d'accompagner les entreprises et administrations dans leur démarche PDE/PDA par différentes actions d'information, sensibilisation et incitation.

A son actif, l'ADTC a déjà réalisé plusieurs **plaquettes d'accès** à des sites permettant de visualiser l'offre des différents modes de transport ; elle propose également des séances de **conseils en mobilité personnalisés**, des **tables rondes** ainsi que plusieurs actions liées à la **pratique du vélo** en ville : accompagnement à vélo sur un trajet domicile - travail, parcours à vélo dans la circulation urbaine, sensibilisation aux angles morts des poids lourds. Et, bien sûr, le fameux **challenge multimodal inter-entreprises**, journée d'incitation à l'usage des modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle sur les trajets domicile-travail.

Vous êtes intéressés ? L'ADTC se tient volontiers à votre disposition pour tout renseignement sur ces actions, mais aussi pour toute autre suggestion de sensibilisation pour "se déplacer autrement" !

Geneviève Peffen

*\*PDE PDA : plans de déplacements d'entreprises et d'administrations*



Illustration du challenge multimodal (ADTC - Cled'12)

## Carton rouge au président du Conseil général de l'Isère

André Vallini, entraînant dans son sillage quelques élus hauts-alpins, s'en est allé défendre auprès du Ministre des Transports le projet d'A51. Une idée simple ? Ce serait faire bien peu de cas du rapport du Conseil général de l'Environnement et du développement durable (une instance ministérielle) sur le premier tronçon de cette autoroute réalisée : trafic inférieur aux prévisions qui avaient « justifié » ce tronçon (21% de moins), le dépassement des coûts initialement prévus (72% de plus). Qui serait encore assez naïf pour croire que le déficit prévisible, à terme, ne sera pas financé par les contribuables isérois ?

Monique Giroud

## Carton vert à la ville de Grenoble



Une première tranche de travaux de réhabilitation des quais est en cours d'achèvement. La partie ouest de la rue St Laurent dévoile son nouvel aspect : mise à niveau de la rue, disparition des trottoirs sauf pour l'accessibilité de certains commerces, unité des revêtements. Bref tout ce que l'on devrait trouver dans une voie piétonne. Dommage que ce principe de traitement n'ait pas été retenu pour la modernisation du centre historique dans l'opération "Cœur de ville cœur d'agglomération".

Texte et photo :  
Philippe Zanolla

## Comment bien protéger un aménagement cyclable

Les double-sens cyclables sont quelques fois matérialisés au sol par une bande lorsque la largeur de la chaussée s'y prête. Il en est ainsi à Grenoble rue Condillac, rue Abbé de la Salle, rue de l'Alma. Cette bande était souvent occupée par des véhicules en stationnement sauvage à moitié sur le trottoir. Elle ne le sera plus, le trottoir non plus.

Après un essai réussi rue de l'Alma où le stationnement a été basculé sur le coté gauche en 2011, c'est tout le stationnement de l'axe Ile Verte / Condillac qui vient d'être basculé coté gauche permettant aux cyclistes de circuler sur une bande protégée le long des véhicules stationnés. C'est une amélioration à signaler



L'ADTC avait fait cette demande au service voirie-circulation en juillet 2009 ...

Il pourrait en être fait de même rue P. Séward, place P. Vallier, rue J. Chanrion Nord, rue A. de Chissé, sur les quais Sud de l'Isère ...

Texte et photo :  
Christian Cotte

Dans le prolongement de la démarche du Code de la rue, plusieurs modifications (passages soulignés), ont été apportées au Code de la route sans toutefois faire l'objet d'une communication minimale de la part des services de l'Etat pour être intégrées par le citoyen usager de la rue. Certaines sont connues, d'autres moins ou pas du tout. Quelques rappels s'imposent donc.

## PIÉTONS : CE QUI CHANGE

### Piétons prioritaires

L'article R.415-11 « Tout conducteur est tenu de céder le passage aux piétons régulièrement engagés dans la traversée d'une chaussée » a été remplacé par :

- « Tout conducteur est tenu de céder le passage, au besoin en s'arrêtant, au piéton s'engageant régulièrement dans la traversée d'une chaussée ou manifestant clairement l'intention de le faire ou circulant sur dans une aire piétonne ou une zone de rencontre. »

Une nouvelle disposition est créée, la zone de rencontre, où :

- « les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules et la vitesse est limitée à 20 km/h. » (Art. R.110-2.-I. alinéa 15),

- « ...mais ne doivent pas gêner la circulation des véhicules en y stationnant. » (Art. 412-35)



### Obligation nouvelle des conducteurs

Le devoir de prudence a été introduit dans le Code :

- « Tout conducteur doit, à tout moment, adopter un comportement prudent et respectueux envers les autres usagers des voies ouvertes à la circulation. Il doit notamment faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables. » (Art.412-6).

# Code de la route :

## PIÉTONS : CE QUI N'A PAS CHANGE

### Obligation des piétons

L'article 412-37 prévoit toujours que :

- les piétons doivent traverser en tenant compte de la visibilité ainsi que de la distance et de la vitesse des véhicules. Ils sont tenus d'utiliser, lorsqu'il en existe à moins de 50 mètres, les passages prévus à leur intention.

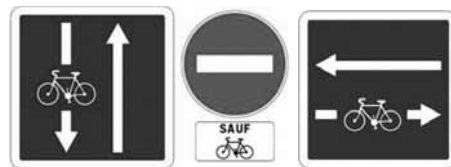
## CYCLISTES : CE QUI CHANGE

### Cyclistes prioritaires

- « Tout conducteur s'apprêtant à quitter une route sur sa droite doit serrer sur le bord droit de la chaussée. Il doit céder le passage aux cycles circulant dans les deux sens sur les pistes cyclables traversant la chaussée sur laquelle il va s'engager. » (Art. R 415-3).

### Cyclistes non prioritaires

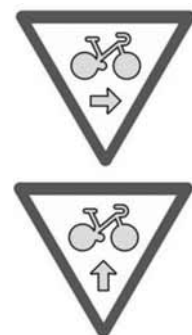
- Dans les zones 30 et les zones de rencontre, « Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. » (Art. R.110-2.-I)



- « Aux intersections, l'autorité investie du pouvoir de police peut décider de : 1er Mettre en place sur les voies équipées de feux de signalisation une signalisation distincte destinée à une ou plusieurs catégories de véhicules ou indiquant une ou plusieurs directions ou remplissant ces deux fonctions de manière concomitante ... » (Art. R. 415-5).

Il s'agit, lorsque le signal lumineux impose l'arrêt, de l'autorisation qui peut être donnée aux cyclistes, par un panneau nouveau, de franchir la ligne de feux pour emprunter la direction indiquée par la flèche en respectant la priorité accordée aux autres usagers.

Cette disposition s'appelle le "cédez le passage cycliste au feu".



### CYCLISTES : CE QUI N'A PAS CHANGE

Il est utile de rappeler que

- « Pour l'application de toutes les règles de priorité, une piste cyclable est considérée comme une voie de circulation de la chaussée principale qu'elle longe, sauf dispositions contraires prises par l'autorité investie du pouvoir de police. » (Art. R.415-14).

Rappel aussi qu'une piste cyclable est une « chaussée réservée exclusivement aux cycles... », tandis qu'une bande est une « voie exclusivement réservée aux cycles sur une chaussée à plusieurs voies. »

#### Obligation des cyclistes

Les cyclistes ont aussi des devoirs :

- « Tout conducteur doit marquer l'arrêt absolu devant un feu de signalisation rouge, fixe ou clignotant.

- Lorsqu'une piste cyclable traversant la chaussée est parallèle et contigüe à un passage réservé aux piétons dont le franchissement est réglé par des feux de signalisation lumineux, tout conducteur empruntant cette piste est tenu, à défaut de signalisation spécifique, de respecter les feux de signalisation réglant la traversée de la chaussée pour les piétons. » (Art. R. 412-30)

- «... Les enfants de moins de huit ans qui conduisent un cycle peuvent utiliser les trottoirs ou accotements, sauf dispositions contraires prises par l'autorité investie du pouvoir de police, à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons. » (Art. R.412-34).

- En marche normale, tout conducteur doit maintenir son véhicule près du bord droit de la chaussée, autant que le lui permet l'état et le profil de celle-ci. » (Article R.412-9)

- « Les conducteurs de cycles ne doivent jamais rouler à plus de deux de front. Ils doivent se mettre en file simple dès la chute du jour et dans tous les cas où les conditions

de la circulation l'exigent, notamment lorsqu'un véhicule voulant les dépasser annonce son approche. » (Art. R.431-7).

- « Pour les conducteurs de cycles, l'obligation d'emprunter les pistes ou bandes est instituée par l'autorité investie du pouvoir de police après avis du préfet. » (Art. R.431-9).

Cette obligation est indiquée par le panneau rond.



En absence d'arrêt instaurant cette obligation, les pistes ou bandes, sont facultatives et indiquées par le panneau carré.

- « Les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les aires piétonnes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police, à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons. » (Art. R 431-9)



Revenir sur ces dispositions nouvelles et anciennes du Code reste nécessaire pour qu'elles soient intégrées par tous.

Christian Cotte

### Le Fontanil Cornillon soigne son coeur

La Place de la Fontaine est le coeur du village du Fontanil Cornillon, avec quelques commerces. Elle sert aussi de délestage au trafic automobile, avec 528 voitures à l'heure de pointe du matin (en moyenne une toutes les 7 secondes), des vitesses excessives et du stationnement sauvage.

Le Fontanil Cornillon attend 50% de population en plus avec l'urbanisation liée à l'arrivée du tram E. Plutôt que de créer un pôle commercial concurrent, la municipalité préfère conforter l'activité commerciale au centre du village (une boucherie est très attendue). Elle a élaboré un projet de piétonisation, l'arrivée de nouveaux commerces, la création de 111 places de stationnement à 50 m, l'amélioration du maillage de cheminements piétons et cyclables.

Invités à se prononcer par référendum sur la question "Pour conforter la place de la Fontaine dans sa fonction de place centrale sécurisée et apaisée, souhaitez-vous l'instauration d'une zone piétonne au centre bourg ?", les habitants ont répondu (le 21 octobre 2012) oui à plus de 54,38%, avec un taux de participation de 51.45%.

L'ADTC salue ce choix courageux pour une meilleure qualité de ville.

Christophe Leuridan

## Pictogrammes - Meylan innove

Un nouveau pictogramme vélos a fait son apparition avenue de la plaine fleurie à Meylan (cf bulletin n°131).



Certains cyclistes roulant sur le trottoir, la municipalité a imaginé ces nouveaux pictogrammes sur les trottoirs, plutôt que d'inciter les cyclistes à rouler sur la chaussée.

Après une réunion avec les techniciens de la ville et ceux de la Métro, des pictogrammes « officiels » ont été peints sur la chaussée... mais les picto barrés n'ont pas disparu pour autant.



Et ils sont réapparus sur le trottoir longeant le chemin du Vieux Chêne entre le rond-point de Didcot et l'entrée d'Orange Labs. Certains cyclistes préfèrent emprunter ce trottoir à la piste qui est mal éclairée et qui a une très forte pente...

Dernière minute : suite à des travaux à proximité, cette piste est barrée, aucune déviation n'est fléchée pour les cyclistes.

Texte et photos  
Christophe Leuridan

**Après Grenoble, la Commune de Fontaine est actuellement la ville de l'agglomération qui fait le plus d'efforts pour inciter à d'autres mobilités.**

La période estivale a vu la réalisation de chantiers d'envergure.

## Place Chapay's

Située près du boulevard Langevin, cette espace recevait jadis l'Hôtel de Ville. Ce bâtiment est reconverti en groupe scolaire. La place située en partie Ouest n'était qu'un parking et les rues adjacentes, trop larges, voyaient un trafic à vitesse élevée. La transformation de la place en parc paysager, la création d'une zone 30 avec une aire piétonne à la sortie de l'école ont totalement modifié l'ambiance et créé un espace convivial. Le rétrécissement et la mise en sens unique empêchent le shunt vers l'avenue Ambroise Croizat. Il faut dorénavant traverser la zone à vitesse réduite pour rejoindre cette avenue. Les cyclistes ont la liberté d'utiliser le double-sens cyclable ou de traverser l'aire piétonne pour rejoindre l'avenue Ambroise Croizat.

Le seul bémol de cet aménagement intéressant est le curieux îlot implanté sur le boulevard Langevin, ne permettant pas au cycliste poursuivant sur le cours, de rejoindre la chaussée sans passer par l'espace piéton. Loupé facilement réparable.



Rue Henri Roudet

## Rue Henri Roudet

Située plus à l'Est cette rue relie elle aussi le boulevard Langevin à l'avenue Ambroise Croizat. Héritage des années 60, la largeur excessive permettait des vitesses élevées dans cette zone fortement urbanisée. La mise en zone 30 de la rue et la création de plateaux traversants induisent un ralentissement notable de la vitesse des véhicules. D'autant plus que la surprenante matérialisation des bandes cyclables de chaque côté de la rue crée un effet de paroi propice à la réduction des vitesses.

## Secteur Hôtel de Ville / la Source

C'est sur ce secteur que les travaux ont été les plus importants. Il y a quelques années, l'avenue Marcel Cachin a été coupée à la circulation automobile devant la mairie, et l'espace libéré, intégré au parc. Pour permettre la continuité de ce mail avec la salle de spectacle La Source, la circulation de l'avenue Lénine a été détournée. Le débouché se fait maintenant plus à l'Ouest ce qui a nécessité de modifier les quais de la station de tram. Un plateau traversant relie les deux espaces piétons. Devant la salle de spectacle, un parvis spacieux a été aménagé avec des espaces verts, des bancs rendant l'endroit agréable et convivial. A l'heure actuelle, les travaux sont en voie d'achèvement.

## En conclusion

Ces exemples intéressants prouvent que seule une volonté politique forte permet d'infléchir des comportements vers des changements souhaitables. En redonnant de l'espace aux modes actifs et en créant des cheminements sécurisés et agréables, on redonne le goût de la marche pour des déplacements de proximité. La ville de Fontaine a bien compris ces enjeux.

Texte et photo :  
Philippe Zanolla

# Piste d'Echirolles à St Martin d'Hères : un itinéraire inégal

**VÉLOS**

A la fin des années 80, une « rocade sud » pour les cyclistes était en voie d'être réalisée, d'Echirolles à St Martin d'Hères via Eybens et Poisat, le long de la RD 269 sur plus de 4 km. Plus de 20 ans après, une observation de cet équipement permet d'en évaluer les qualités et les insuffisances.

Au moment de sa conception, cet itinéraire intercommunal passait dans des secteurs moins urbanisés qu'aujourd'hui. On avait fait le choix d'une piste bi-directionnelle en accotement de la RD. 269 (côté nord). Ce choix pouvait se comprendre alors, car il y avait moins d'intersections et moins de points critiques. Aujourd'hui, cette disposition ne s'insère pas toujours heureusement dans la configuration de la voirie et de l'urbanisme.

## D'Echirolles à Eybens

Parcourons cette piste au départ d'Echirolles, avenue de Grugliasco :

Première bizarrerie : le début de la piste est dépourvu de visibilité. Au lieu de partir d'une intersection, elle démarre à quelques dizaines de mètres du carrefour Grugliasco/8 mai après la Poste, ce qui oblige les cyclistes venant de ce carrefour de traverser la chaussée – sans aménagement spécifique – pour rejoindre la piste sur leur gauche. La piste est d'abord bordée d'un trottoir dans la partie la plus urbanisée (mais régulièrement rétrécie au niveau des arrêts de bus qui ont nécessité de la place). Plus loin sur une section, le trottoir est absent, si bien que piétons et cyclistes cohabitent tant bien que mal. Le trottoir réapparaît sur une



bonne distance jusqu'à la limite d'Eybens, mais disparaît dans les deux cents premiers mètres sur Eybens. Heureusement après cette section, la piste offre dans toute la traversée d'Eybens la meilleure configuration, c'est-à-dire une largeur constante et la présence permanente d'un trottoir.



## De Poisat à Saint-Martin d'Hères

La piste parvient sur le territoire de Poisat où elle conserve d'abord les mêmes caractéristiques qu'à Eybens. Mais elle a subi une grosse modification due à l'aménagement de la place de la mairie. Ce dernier – fort réussi au demeurant – a rendu impossible le maintien de la piste bi-directionnelle : les cyclistes sont renvoyés sur la chaussée, ce qui n'est pas en soi un problème (le secteur est en zone 30), mais ce qui oblige les cyclistes venant de l'ouest (sens que nous décrivons) à traverser la chaussée pour circuler à droite et à la retraverser, après l'interruption, pour reprendre la piste sur leur gauche. Dans le sens inverse, la manœuvre est plus simple.

Cette rupture de continuité et la complication font que souvent les cyclistes – volontairement ou non – restent sur la chaussée dans ce secteur.

Quand la piste existe à nouveau à Poisat, elle n'est plus bordée de trottoir. Elle ne tarde pas à rejoindre Saint-Martin d'Hères.

Sur cette commune, la piste ne couvre qu'une faible distance. Si on y retrouve un trottoir, il est alternativement à droite ou à gauche de la piste. Et la fin de la piste offre un nouveau et dernier cas de figure : sur ses cent derniers mètres, la piste passe de l'autre côté de la rue, obligeant les cyclistes à traverser la chaussée. Dans le sens inverse, soit en venant de l'est, il faut donc aussi traverser la chaussée pour prendre la piste et retraverser cette chaussée pour continuer à rouler sur la piste. Disposition plus que bizarre, on l'avouera.

Cette « rocade sud » pour cyclistes, dont l'intérêt est indéniable, présente un manque d'homogénéité préjudiciable à un usage optimal. Elle a surtout le grand inconvénient d'être incomplète à chacune de ses extrémités : elle ne part pas de l'ouest d'Echirolles et elle ne fait qu'un faible parcours dans St Martin d'Hères sans lien avec d'autres pistes.

Peut-on espérer que ces lacunes seront comblées un jour ?

Texte et photos :  
Bruno Vigny

## Cyclistes brillez, édition 2012

Les 13 et 15 novembre derniers, l'ADTC en partenariat avec la Métro, a tout mis en œuvre pour faire briller les cyclistes grenoblois. Salariés et bénévoles de l'ADTC et de l'association un p'tit vélo dans la tête, se sont rassemblés à la tombée de la nuit pour intercepter les cyclistes circulant sur des vélos mal ou pas éclairés ! Le mardi à Saint Martin d'Hères, aux Taillées (sortie du Campus) et au croisement des avenues Jules Vallès et du Serment de Buchenwald, le jeudi à Grenoble – place Pasteur et MC2.

### Quelques chiffres :

sur 487 cyclistes décomptés, 25,5% de cyclistes invisibles soit près de 6% de moins qu'en 2011 ! 27% disposaient d'un éclairage actif complet ou partiel.

### Les cyclistes se mettent au jaune :

16% de l'ensemble des cyclistes recensés portaient un gilet jaune. Ce pourcentage montait à 23% parmi ceux disposant uniquement d'un éclairage passif. Les cyclistes, conscients de l'importance d'être vus, semblent se réconcilier avec le fluo.

Pour pallier les lacunes, plus de 250 gilets jaunes ont été distribués, ainsi que 700 bandes rétro-réfléchissantes et 400 bons de réduction pour l'achat de matériel d'éclairage chez les velocistes partenaires de la campagne.

En janvier, c'est avec le Pays Voironnais que l'ADTC illuminera les cyclistes.

Céline Vert

## Grenoble, rue Léon-Jouhaux

Avec l'achèvement des travaux de requalification des immeubles de la cité Teisseire, le trottoir et la piste ont été bitumés, le stationnement sur la rue a été reconfiguré, contribuant par une réduction de la largeur de voirie à l'apaisement de la circulation (en complément des coussins implantés sur la chaussée). Au niveau de la cité Jouhaux, les trottoirs ont aussi été remis en état et améliorés.



Auparavant, le trottoir juxtaposé à la piste était gravillonné, puis devenu terreux, alors que la piste était goudronnée : il s'ensuivait que les piétons délaissaient le trottoir au profit de la piste et que piétons et cyclistes se gênaient mutuellement. Désormais, le trottoir est goudronné comme la piste et distingué d'elle par une légère démarcation.

Voilà un axe bien restauré.

Photo : Christian Cotte

Texte : Bruno Vigny

**Depuis plusieurs années la Ville de Grenoble entreprend de réaménager certaines artères en mettant en œuvre les bons principes pour apaiser la circulation et favoriser les modes actifs.**

Ont été ainsi traités l'avenue de Constantine, la rue L. Jouhaux, la rue Marceau. D'autres bons projets se profilent avec l'opération "Cœur de ville", place Championnet, place de Metz. On peut cependant s'interroger sur la situation du boulevard Gambetta : cette artère centrale ne fait pas l'objet d'un projet de réaménagement pourtant nécessaire, malgré l'intention affichée d'en faire la colonne vertébrale de l'extension du centre-ville vers le Sud.

## Un axe accueillant pour les voitures, pas pour les piétons et les cycles.

Cette traversée majeure de Grenoble, comprend paradoxalement 3 voies de circulation dans le sens Nord-Sud en plein centre-ville. Cette configuration favorise la vitesse excessive des véhicules en heures creuses.

En plein cœur de ville commerçant et encore habité, les piétons sont contraints de chaque côté par les parkings, où le parti a été pris de caser un maximum de véhicules en épi entre les arbres. La place restante est encore réduite par des terrasses de cafés autorisées mais souvent débordantes, et même par une véranda de restaurant !

Pour les piétons, la perspective du boulevard s'arrête ainsi à l'alignement des toits des véhicules en stationnement.

La portion du boulevard Gambetta, de la place Dubedout à la rue Berthe de Boissieux, qui draine une circulation automobile importante avec ses bouchons aux heures de pointe, est par ailleurs totalement dépourvue d'aménagement cyclable.

On est loin d'une circulation apaisée propice à la déambulation. Le boulevard Gambetta ne remplit pas sa fonction d'artère agréable à parcourir et à habiter, ni de rattachement du quartier Caserne De Bonne au centre ancien, par les modes actifs. Quelques solutions peu spectaculaires et relativement peu coûteuses permettraient pourtant d'y arriver.

## Quelques pistes

Le stationnement, s'il doit rester possible pour la vie des commerces et des habitants, pourrait être réduit en nombre de places et en durée. Les parkings en ouvrage Philippeville, K'Store, Hoche et Caserne de Bonne sont suffisamment proches pour accueillir les véhicules des habitants et les transports en commun suffisamment nombreux au centre pour les solutions alternatives.

La mise en long du stationnement des deux côtés sur toute la longueur du boulevard donnerait de l'espace aux modes actifs et dégagerait la perspective pour les piétons et les commerces. Les cycles pourraient alors circuler sur l'espace libéré aménagé à demi-niveau entre la chaussée et le trottoir. Aux intersections, les traversées seraient à dégager visuellement et à marquer.

Une autre solution serait de ramener la chaussée à 2 voies pour réaliser des bandes cyclables bilatérales sur la chaussée, dont une à contresens, et d'élargir les trottoirs.

Les usagers attendent un traitement du boulevard Gambetta cohérent avec sa position en cœur de ville, pour qu'il devienne apaisé et mieux utilisable par les adeptes des modes actifs de déplacement.

Christian Cotte

# Accidentologie vélo : résultats de l'Observatoire « Sécurité des déplacements »

« Le vélo c'est dangereux » ? Le sentiment d'insécurité est cité comme l'un des principaux freins à l'usage du vélo par les non-pratiquants. Combien de fois avons-nous entendu nos interlocuteurs le dire, au point que, encore aujourd'hui, certaines entreprises interdisent l'usage du vélo pour des déplacements professionnels ! Dans ce document, nous faisons le point sur ce sujet à partir d'un bilan réalisé par la Métro dans le cadre de l'Observatoire Sécurité des déplacements. En espérant vous convaincre que en fait, ce qui est dangereux, c'est plutôt... de ne pas faire de vélo !

## L'Observatoire grenoblois : bilans 2000-2010

L'agglomération grenobloise a mis en place un « Observatoire Sécurité des déplacements », au sein duquel les différentes collectivités et services collaborent pour le recueil et l'analyse des données (la Métro, le Département, la Préfecture...). Cet observatoire a collecté l'ensemble des données des accidents qui ont fait l'objet d'un Procès Verbal et/ou d'un Bulletin d'analyse des accidents corporels (BAAC) depuis 2000. Tous les graphes de ce dossier sont tirés des données analysées par cet Observatoire.

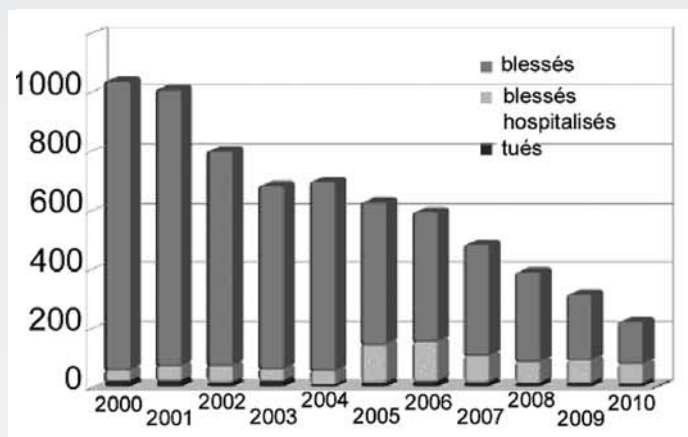


Figure 1 : évolution du nombre de victimes d'accident dans l'agglomération grenobloise de 2000 à 2010, tous modes de déplacements confondus.

Le nombre d'accidents a diminué de 78% entre 2000 et 2010. Le nombre annuel de victimes a diminué de manière équivalente sur cette période (figure1).

Notons qu'en 2005, la classification des victimes a changé, pour se conformer aux standards européens. Depuis 2005, sont comptées comme « tués » les personnes décédées dans les 30 jours après l'accident (au lieu de 6 jours auparavant) ; et sont comptées comme « blessés hospitalisés » les personnes hospitalisées plus de 24 h (au lieu de plus de 6 jours auparavant). Ce changement de définition explique l'augmentation brutale du nombre de « blessés hospitalisés », mais le nombre de « blessés légers » diminue d'autant et le bilan global n'est quasiment pas affecté par cette normalisation.

## Accidentologie par mode

Le risque d'accident est très variable d'un mode à un autre. Le risque d'être victime par kilomètre parcouru en voiture est modéré. Ce risque est légèrement plus élevé si l'on se déplace à vélo, mais bien moindre que si l'on se déplace en cyclomoteur ou à moto, comme le montre la figure 2.

Le mode de déplacement le plus sûr au kilomètre parcouru reste le transport en commun. Toutefois, ce constat ne tient pas compte des accidents à pied survenus au début ou à la fin d'un déplacement en transports en commun (accès à pied à la station, ou entre deux arrêts lors d'une correspondance).

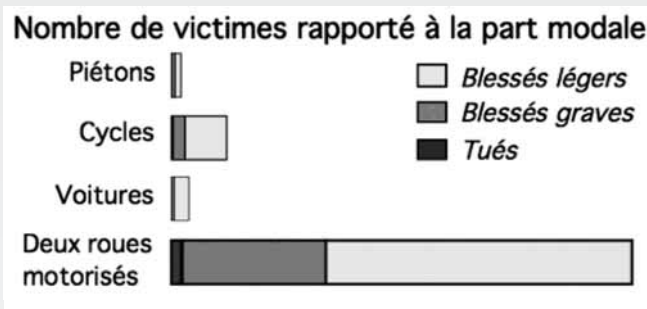


Figure 2 : facteur de risque en fonction du mode de déplacement (nombre de victimes entre 2000 et 2010 divisé par la part modale) dans l'agglomération grenobloise

Enfin, la voiture est impliquée dans 90% des accidents, alors qu'elle représente moins de 50% des déplacements urbains. Les accidents dans lesquels un piéton ou un cycliste est victime impliquent très souvent un conflit avec une voiture.

## Ne pas confondre « deux roues » et « cycles » !

Au niveau national, d'après les bilans annuels de la Sécurité routière :

|                | Vélos | Deux roues motorisés |
|----------------|-------|----------------------|
| Déplacements   | 4%    | 2%                   |
| Blessés graves | 4%    | 30%                  |
| Tués           | 4%    | 21%                  |

Source : DSCR, données 2005.

## Localisation des accidents

La Métro s'est dotée d'un outil « Concerto » pour exploiter la géolocalisation des accidents (voir figure 6 page suivante).

Les secteurs à forte densité d'usage des modes doux, tels que l'hypercentre de Grenoble et le Campus, sont relativement épargnés dès lors que la vitesse est modérée. Les accidents se concentrent sur les grands axes. Que ce soit sur un grand axe ou sur une voie de desserte, en agglomération, la très grande majorité des accidents a lieu en intersection.

## Age des victimes

Nous ne sommes pas tous égaux face au risque d'accident : les deux catégories les plus souvent touchées sont les jeunes (en particulier les adolescents) et les personnes âgées.

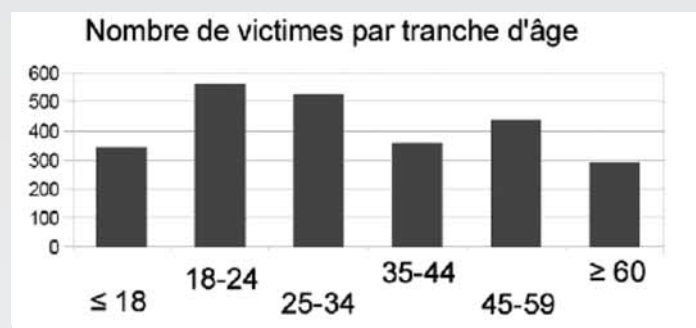


Figure 3 : répartition par tranche d'âge des victimes d'accident dans l'agglomération grenobloise, tous modes de déplacements confondus

Ce sont les 25-34 ans qui ont le plus d'accidents en voiture, en cyclomoteur et en vélo, et plus précisément, les jeunes de 16 à 24 ans en cyclomoteur. Le relativement grand nombre de victimes cyclistes dans les tranches d'âge 25-34 et 45-59 ans reflète non pas un risque particulièrement élevé, mais le fait que la majorité des usagers cyclistes sont dans ces tranches d'âge. Enfin, les personnes âgées et les enfants de 6 à 13 ans sont les plus vulnérables lors de leurs trajets à pied.

## Les grandes tendances pour le vélo

### Plus il y a de cyclistes, plus le risque d'accidents diminue !

Trois raisons expliquent ce constat apparemment paradoxal, mais vérifié dans de très nombreuses villes françaises ou étrangères :

- l'effet "masse critique" : les automobilistes s'habituent et anticipent mieux,
- plus il y a de cyclistes et plus les collectivités font des aménagements de voirie favorables aux vélos,
- les cyclistes jouent un rôle de "ralentisseurs vivants" !

Ainsi, depuis la mise en place des vélos en libre service Vélov ou Vélip, on a constaté :

- à Paris, en 1 an, + 50% de déplacements à vélo, mais seulement +20% d'accidents, soit un risque par déplacement diminué de 20%
- à Lyon, en 2 ans, +80% de déplacements à vélo, et seulement +6% des accidents, soit un risque diminué de 40%.

Les résultats sont encore meilleurs à Grenoble. Le rapport 2011 de l'Observatoire montre l'évolution du nombre de victimes cyclistes de 2005 à 2010 :

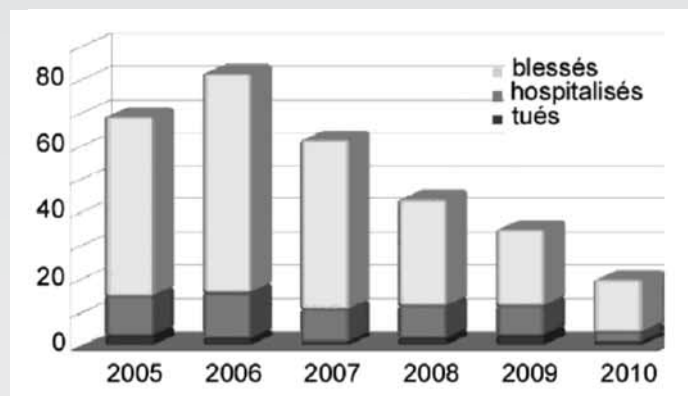


Figure 4 : évolution du nombre de cyclistes accidentés dans l'agglomération grenobloise

Or, entre 2002 et 2010, sur le territoire de la Métro, le nombre de déplacements à vélo a augmenté de 43% (source : enquêtes ménages-déplacements), cette évolution s'est même accélérée ces toutes dernières années (+8 % par an de 2008 à 2010). Autrement dit : pendant la même période, le nombre d'accidents impliquant un cycliste baissait d'un facteur presque 4, alors que le nombre de déplacements à vélo augmentait de plus de 40 % !

Le graphe ci-dessous résume bien cette tendance constatée dans un ensemble représentatif de grandes villes françaises. Il montre la fréquence des accidents graves (*hospitalisations ≥ 6 jours, en victimes par million de kilomètres parcourus*), en fonction de la distance moyenne parcourue à vélo, par habitant et par an. Les deux points pour Grenoble correspondent à l'année des deux dernières Enquêtes Ménages Déplacements.

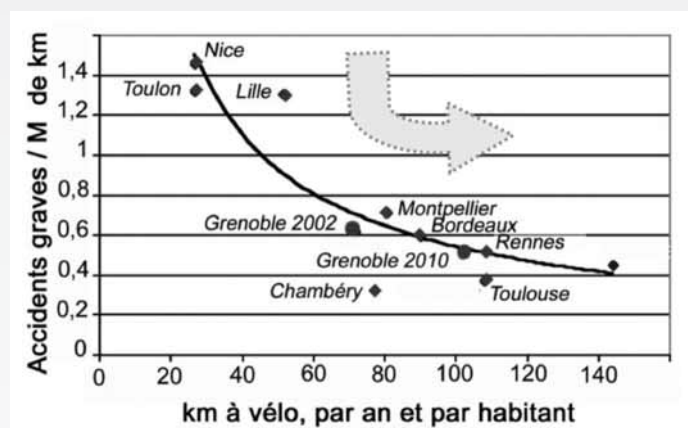


Figure 5 : évolution de la fréquence des accidents graves en fonction de la fréquence des déplacements à vélo. Comparaison de 10 grandes villes françaises.

## Les principales causes d'accidents

Rappelons qu'en agglomération, la plupart des accidents surviennent en intersection, souvent sur les grands axes. Et les accidents mortels sont très rares.



Figure 6 : extrait de la carte des accidents impliquant un cycliste dans l'agglomération grenobloise entre 2002 et 2010. Losanges : blessés légers ; triangles : blessés hospitalisés ; carrés : tués.

Une analyse des données figurant dans les fiches des BAAC permet d'identifier les principaux risques.

### Angles morts des poids lourds : danger !

Premier point à retenir, et à faire connaître autour de vous : les rares accidents ayant entraîné la mort de cyclistes ces dernières années sont tous liés à des tourne-à-droite de poids lourds qui n'avaient pas vu le vélo sur leur droite. Attention : ce nombre restant

faible, ne pas en conclure que les angles morts ne sont dangereux que du côté droit !

### Autres scénarios d'accidents typiques :

|                                                                                                                      |      |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| Véhicule tournant à gauche, cycliste arrivant en face                                                                | 17 % |
| Véhicule tournant à droite, cycliste allant tout droit et circulant sur bande ou piste                               | 13 % |
| Circulation d'un vélo sur un trottoir et collision avec un véhicule provenant d'une rue secondaire ou accès riverain | 13 % |
| Franchissement de feux                                                                                               | 12 % |
| Véhicule s'engageant sans percevoir cycliste sur bande ou piste                                                      | 10 % |

On notera la fréquence relativement élevée des accidents dans lesquels un vélo débouchant d'une piste cyclable est percuté par une voiture arrivant dans l'intersection : c'est une des raisons pour lesquelles l'ADTC est défavorable aux « pistes cyclables sur trottoir » et préconise plus souvent l'insertion des cycles sur la chaussée.

### Double-sens cyclable : bilan positif.

Enfin, pour tordre le coup à un cliché encore répandu, aucun accident n'a été constaté ces dernières années à Grenoble sur les double-sens cyclables parfois décriés comme « dangereux ». À Strasbourg, on avait noté depuis plusieurs années que le risque d'accident dans les double-sens cyclables est plus faible que dans la moyenne des autres rues. A double-sens, le croisement incite naturellement cycliste et automobiliste à modérer leur allure, la visibilité réciproque est bien meilleure, et enfin, le risque qu'un automobiliste en stationnement ouvre sa portière sans voir qu'un vélo arrive derrière lui est éliminé.

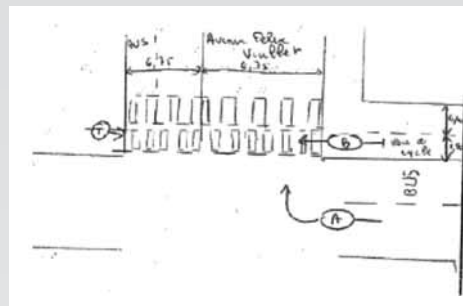


Figure 7 : extrait d'une fiche BAAC. Le schéma décrit un accident lors du tourne-à-droite d'une voiture, un scénario relativement fréquent.

## Comment réduire le risque d'accident à vélo ?

### La sécurité par le nombre : « effet masse critique »

La principale mesure consiste à développer la pratique, en poursuivant et amplifiant la politique de déplacements en faveur de l'usage du vélo. Un objectif de 15% de déplacements à vélo en 2030, avec des aménagements cyclables pour sécuriser les points accidentogènes clairement identifiés par l'Observatoire « Sécurité des déplacements » est tout-à-fait réaliste. Les résultats déjà obtenus à l'échelle de l'agglomération montrent que ce sera bénéfique pour l'ensemble des usagers vulnérables : cyclistes bien sûr et aussi piétons.

### Information et sensibilisation

La deuxième mesure consiste à conduire des actions de sensibilisation de tous les usagers de la voirie, à adapter en fonction des publics visés. On peut citer en particulier les jeunes (écoles, collèges et lycées), et les adultes dans le cadre de leurs déplacements domicile-travail ou de leurs déplacements professionnels.

Il serait souhaitable d'y associer également les auto-écoles, pour que toute personne apprenant à conduire un véhicule motorisé s'habitue à prendre en compte les autres usagers.

En octobre 2012, la CNAM (Caisse Nationale d'assurance Maladie) a publié un livre blanc pour prévenir le risque d'accidents de trajet domicile-travail (400 tués en France en 2011). Elle formule 12 propositions ou recommandations, dont une concerne directement le vélo.

**Livre blanc de la CNAM, proposition 9 : « Favoriser un usage du vélo en sécurité ».** Citons en particulier « Sensibilisation des salariés sur l'importance pour la sécurité d'une bonne préparation des déplacements et du choix d'itinéraires protégés, d'une pratique progressive pour les cyclistes inexpérimentés, du bon entretien du vélo, du port d'équipements de signalisation (éclairage, réflecteurs, rétroviseurs, écarteurs, gilet, brassard...) et de protection (casque), du respect du Code de la route et des règles de sécurité pour la conduite d'un vélo. »

Enfin, pour revenir au cas particulier des accidents mortels vélo/poids lourd, compte tenu des difficultés intrinsèques auxquelles sont confrontés les conducteurs de poids lourds avec leurs angles morts, nous faisons une sensibilisation des usagers vulnérables et demandons la généralisation et le respect des aménagements améliorant la visibilité et la sécurité des cyclistes dans les intersections. En particulier, les sas vélos sont trop souvent encombrés par des voitures... y compris des voitures de police!

L'ADTC et la fédération des usagers de la bicyclette ont développé des actions pédagogiques et des supports de communication dans ce but.

## Témoignage d'un employeur : le vélo dans le PDE de ST Microelectronics – site de Grenoble

A l'occasion de l'opération « allons au travail à vélo » de 2008 organisée par l'ADTC, nous avons fait une table ronde sur cette thématique de la sécurité. La responsable du PDE (plan de déplacement d'entreprise) de cette entreprise était intervenue pour témoigner.

Quelques extraits de son intervention :

- Une augmentation du nombre d'accidents à vélo, mais heureusement sans gravité.
- En 2008, les accidents vélos repérés sont principalement (50 %) dus à des glissades liées au verglas pendant deux jours, les autres sont des accidents contre des obstacles mal placés ou contre un tiers.
- La liste d'actions en réponse aux accidents a permis de répondre à la Direction et de trouver d'apporter des améliorations.

Exemples d'actions entreprises à ST Microelectronics :

- Equipement du cycliste : fourniture d'un kit avec gilet réfléchissant, éclairage amovible, et casque.
- Entretien du vélo : trois campagnes annuelles de révision des vélos sur le site. Possibilité de réparation rapide d'un vélo auprès d'un prestataire, avec subvention ST. Mise à disposition d'une station de gonflage des pneus.
- Prévention des accidents : contact régulier avec Metro et la Mairie pour demander des interventions rapides sur les « points noirs » du réseau cyclable ou de la voirie. Ticket TAG offert en cas d'intempéries.
- Formation : sessions « remise en selle » dédiées aux cyclistes inexpérimentés, avec possibilité de perfectionnement pour les utilisateurs plus expérimentés.
- Communication : participation de ST à la campagne annuelle « Cyclistes brillez », avec contrôle technique sur le site. Participation à la fête du vélo ; incitation, et rappel de quelques consignes de sécurité.

## En guise de conclusion

### Des risques d'accident souvent surestimés, et qu'on peut encore réduire...

Nous retenons surtout deux points : le premier, c'est que le risque d'accident à vélo est souvent surestimé et peut être encore réduit en donnant aux nouveaux usagers quelques conseils très concrets sur le choix d'itinéraire, la façon de se positionner sur la voirie, et les accessoires permettant d'être bien visibles dans le trafic. C'est le but de sessions de formation « vélo-école » proposées par l'ADTC.



*En formation vélo-école de l'ADTC (photos ADTC)*

### ... et des bénéfices souvent sous-estimés : vélo et santé publique

Le second, c'est l'intérêt pour la collectivité d'une politique cyclable volontariste. En effet, les dépenses de santé liées aux accidents de vélo sont très largement inférieures à celles induites par la sédentarité (maladies cardio-vasculaires, obésité, diabète...). Une demi-heure d'exercice physique modéré par jour réduit de moitié le risque cardio-vasculaire.

Déjà en 2002, l'INRETS (institut national de recherches et études sur les transports et leur sécurité, devenu depuis IFSTTAR) estimait, sur la base d'études déjà publiées par l'OMS, à 800 €/an les économies possibles en dépenses de santé pour chaque personne supplémentaire qui se déplacerait régulièrement à vélo ou à pied. Ces économies dépassent largement, d'un facteur 20 à 40 selon les pays, les dépenses de santé induites par les accidents de la circulation à vélo.

Ainsi, le vélo est bon non seulement pour l'environnement, mais aussi pour votre santé et pour les finances publiques !

Antoine Jammes, Monique Giroud, Philippe Zanolla

# Le PDU 2014-2030 de l'agglomération grenobloise se précise !

**INTERMODALITÉ**

**Nous vous avons présenté les deux scénarios de travail dans le précédent bulletin. Le 7 décembre 2012, s'est tenu le 2ème forum du PDU, ouvert au grand public, au cours duquel les différentes instances de concertation ont exprimé leurs avis sur ce sujet.**

L'atelier citoyen, le comité des sages et l'atelier des acteurs économiques et sociaux ont présenté leur avis sur ce PDU aux élus et aux 200 citoyens présents.

L'ADTC a également communiqué son avis sur ces deux scénarios. En voici la synthèse en dix points (texte complet sur notre site web) :

- Le PDU doit être étudié dans le cadre d'un périmètre élargi aux territoires voisins.

- Des objectifs politiques ambitieux de part modale pour chaque mode de déplacement sont à définir par les élus, en intégrant des paramètres que les modélisations ne savent pas décrire de manière fiable : le renchérissement du coût des énergies, l'impact des mesures d'incitation, les changements de comportement...

- Le péage urbain peut constituer un outil de maîtrise des trafics d'échange, et les recettes permettant de financer les infrastructures de TC indispensables pour mieux relier ces territoires grâce au tram-train et au tram périurbain.

- Il faut étudier un troisième scénario, synthèse des deux scénarios proposés :

- un scénario reposant sur un report massif des flux automobiles vers la rocade sud, entraînant son passage à 2\*3 voies est inacceptable ; il ne ferait que déplacer des problèmes sans les résoudre ;
- un réseau de TC urbain évoluant vers un réseau fortement maillé, permettant d'intégrer plus facilement le réseau de TC périurbain convergeant vers le centre de Grenoble.

- Le réseau TC doit être structuré en trois niveaux correspondant à des échelles différentes : 1 - le réseau ferroviaire ; 2 - le réseau périurbain avec un réseau de tram-trains et tram périurbains, renforçant le réseau de lignes Express ; 3 - le réseau urbain.

- L'ADTC prend acte de la volonté forte exprimée par les élus de développer les modes actifs. L'ADTC attire leur attention sur l'urgence à construire des passerelles et des ponts, afin de franchir les coupures urbaines parfois dissuasives que sont les rivières et les grandes infrastructures.

- Le covoiturage aura un rôle important à jouer ; il faut lever des obstacles culturels importants pour permettre son développement.

- L'ADTC souscrit à l'importance de mettre en œuvre des mesures fortes d'incitation au changement de comportement, en associant de nombreux partenaires dont les associations.

- En dehors du péage urbain, il est possible de trouver d'autres sources de financement, notamment en augmentant la participation des usagers en contrepartie d'une offre de TC de meilleure qualité.

- Certaines mesures prévues dans la phase 2020-2030 doivent être engagées dès maintenant pour la première étape 2020.

- Enfin, l'ADTC souhaite qu'une plus large place soit faite à la concertation avec les associations dans les prochaines phases : finalisation de ce PDU, mise en œuvre, préparation de la révision du PDU dans le cadre de l'extension du périmètre.

A la fin de la soirée, le président du SMTC a conclu en indiquant que quatre points se dégageraient :

- la nécessité d'élargir le périmètre de ce PDU
- l'importance des mesures d'accompagnement au changement de comportement
- la nécessité de travailler sur l'ensemble des modes de déplacements (avec une importance particulière pour les modes actifs)
- le besoin de continuer la concertation.

Malheureusement l'échéancier des prochaines phases, puisqu'il s'agit maintenant de construire un nouveau scénario prenant en compte les points positifs de chacun des deux scénarios, n'a pas été évoqué, alors que ce travail doit être mené en concertation avec la société civile, dont le monde associatif.

Antoine JAMMES

## **Zones à Trafic Limité**

Les ZTL sont des secteurs où l'accès en voiture est très restreint, avec des dérogations pour les riverains, les livraisons, et des horaires spécifiques. Ces zones visant à limiter la pollution automobile et à protéger le patrimoine architectural sont très répandues en Italie, puisque plus de 100 villes l'appliquent dans leur centre historique : Bologne, Ferrare, Padoue...

Nantes est la première ville française à mettre en place une ZTL dans une partie de son centre-ville. Avant l'arrivée du tramway,

le cours des 50 otages était un boulevard avec 9 voies de circulation ! Aujourd'hui, la priorité est ainsi donnée aux tramways, aux lignes Chrono et aux modes actifs, en limitant l'accès automobile aux riverains et aux livraisons.

Ce dispositif serait rapidement applicable au centre de Grenoble, dans un secteur allant des rues de Belgrade à Condillac, et de Rey / Sambat à Lavalette.

Antoine Jammes

## **Un point sur la ZAPA**

Le projet de création de Zones d'Actions Prioritaires pour l'Air est toujours d'actualité pour plusieurs villes françaises. Le ministère discute avec ces villes pour un ajustement du dispositif.

Antoine Jammes

## Accessibilité aux TC à la station Grand Place

La station de Grand Place paraît avoir été aménagée pour répondre aux exigences des personnes handicapées, au sens large, des mamans qui conduisent une poussette comme des personnes âgées. Eh bien non !

Si vous venez depuis la plateforme de l'immeuble le Trident, côté Grenoble, dont l'accessibilité a été traitée il y a peu avec même un ascenseur sur le domaine public, vous pourrez traverser la chaussée, puis le trottoir abaissé des taxis, mais arrivé au quai n°3 des bus, lignes 13, 23 et 32, une marche de 22 cm sera à franchir pour monter sur le quai.

Le service Déplacements accessibilité de la Ville de Grenoble a interpellé le SMTC à notre demande courant 2011. Il n'y a pas eu de suite favorable.

Depuis peu, le SMTC a mis le cas à l'étude suite à une question posée à la réunion de la Commission communale d'accessibilité de Grenoble du 2 octobre dernier. Espérons.



Texte et photo :  
Christian Cotte

**La Chambre Régionale des Comptes (CRC) a analysé les comptes des exercices 2005 à 2010 du Syndicat Mixte des Transports en Commun (SMTC), Autorité Organisatrice des Transports en commun dans l'agglomération grenobloise. Le SMTC est composé à parité de représentants de la Communauté d'agglomération Grenoble Alpes Métropole et du Conseil général de l'Isère.**

La CRC a émis un certain nombre de recommandations aux dirigeants du SMTC. Certaines sont intéressantes à connaître pour l'usager et le contribuable.

En voici quelques-unes :

La CRC recommande à nouveau de réfléchir à la constitution d'un syndicat à l'échelon de l'aire urbaine grenobloise, tant dans le but d'améliorer la capacité des pouvoirs publics locaux à répondre aux besoins croissants de déplacements d'échange, qu'afin de conférer à la participation institutionnelle du Département une régularité qui pourrait devenir contestable à l'entrée en vigueur au 1er janvier 2015 de l'ensemble des dispositions de la loi de réforme territoriale.

La CRC recommande d'arrêter, dans le cadre du prochain PDU, un objectif chiffré de taux de financement du service public par l'usager.

La CRC demande au SMTC de mettre fin à la pratique irrégulière des fonds de concours versés pour la réalisation de travaux non strictement indispensables à la réalisation des nouvelles voies de tramway compte tenu notamment de l'impossibilité opposée aux syndicats mixtes de verser des fonds de concours aux Communes (contrat d'axe).

Sur ce point, le SMTC constate « une divergence d'analyse juridique sur le point particulier des participations financières apportés par le SMTC aux autres collec-

tivités à l'occasion de la réalisation des travaux consécutifs à la construction des infrastructures du tramway. »

La CRC encourage le SMTC à mettre en œuvre les pistes de progrès relevées et à créer les conditions d'une mise en concurrence optimale dans le cadre du prochain contrat de délégation de service public.

La CRC recommande au syndicat d'être vigilant à ce que la capacité des candidats à des marchés d'assistance à maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre, à s'approprier les difficultés et les enjeux locaux ne conduise pas à conférer aux sortants une prime de nature à fausser le processus de mise en concurrence.

La CRC recommande au SMTC de mettre fin au cumul des fonctions de membre de la Commission d'appel d'offres et d'administrateur des sociétés d'économies mixtes amenées à se porter candidates, de façon récurrente, à des marchés publics du SMTC.

Christian Cotte

Pour plus d'infos :

<http://www.ccomptes.fr/Nos-activites/Chambres-regionales-des-comptes/Auvergne-Rhone-Alpes>

Lors du dernier comité de lignes du SMTC sur le secteur Sud de l'agglomération du 17 octobre 2012, les chiffres de fréquentation actuelle et les estimations des évolutions futures ont été présentés. Le Secteur Sud comprend les Communes de Miribel Lanchâtre, Le Gua, Vif, Varcès Allières et Risset, St Paul de Varcès, Claix, Pont de Claix et Echirolles.

### Fréquentation

Pendant les travaux de la ligne E, la ligne 17 est déviée entre les arrêts Péguy et Victor Hugo afin de fiabiliser le temps de parcours en évitant la principale zone de travaux sur le cours Jean Jaurès. La ligne 17 assure près de 3500 voyages par jour avec un intervalle entre les bus variant de 5 minutes en heure de pointe à 30 minutes en heure creuse. L'utilisation d'autocars à deux étages permet tout juste d'absorber une forte fréquentation, principalement des lycéens vers les établissements du Cours de la Libération.

La ligne 1, avec ses bus articulés de 130 places assure 31 000 voyages par jour, se répartissant pour 1/3 sur la partie Nord et 2/3 sur la partie Sud (en additionnant le trafic interne et vers le centre ville). Comme les usagers ont pu le constater, elle subit de plein fouet les effets des travaux de la ligne E qui la remplacera fin 2014 sur sa partie Nord.

### Evolution de la ligne 17

A l'horizon de la mise en service de la ligne E, plusieurs hypothèses d'itinéraires ont été étudiées pour la ligne 17 :

- terminus à Louise Michel,
- terminus à Docteur Calmette par la rue des Eaux Claires,
- terminus à Europole par l'avenue Rhin et Danube et la rue Ampère,
- terminus à Trois Dauphins par l'itinéraire de déviation actuel avec le terminus à Trois Dauphins.

Au vu de la fréquentation et du respect des horaires, ce dernier parcours semble donner satisfaction. Son maintien à titre expérimental a donc été acté lors du Comité syndical du SMTC le 22 octobre 2012.

### Evolution de la ligne 1

Là aussi, la question du rabattement sur la ligne E ou du maintien d'un accès direct au centre-ville a été étudiée, avec plusieurs hypothèses :

- rabattement à Louise Michel, sur la ligne E,
- rabattement à Vallier-Jaurès, sur les lignes C et E,
- terminus à Trois Dauphins par les grands boulevards, comme la ligne 17,
- terminus à Trois Dauphins par les rues de Turenne et Lesdiguières.

Le Comité syndical du SMTC du 22 octobre a choisi de rabattre la ligne 1 sur le terminus de la ligne E à Louise Michel, obligeant les usagers à deux correspondances pour emprunter les lignes A, B ou C (à moins d'emprunter les lignes Transisère moins fréquentes mais directes, voir la brève de la page 17, si toutefois l'itinéraire de ces lignes Transisère est conservé).

L'aménagement prévu de la station Louise Michel devrait permettre d'optimiser les correspondances quai à quai, au centre de la voirie, avec une correspondance gérée entre les lignes E et 1.

### Desserte des zones peu denses

Depuis son intégration dans le PTU (Périmètre des Transports Urbains) de l'agglomération, la Commune de Miribel Lanchâtre est desservie par la ligne Flexo2. Cette ligne en étoile autour de Saint Barthélémy dessert également le secteur du Gua (Prélenfrey et les Saillants), avec des services réguliers et des transports à la demande. Elle assure les correspondances avec la ligne 17 aux Saillants du Gua.

Nathalie Teppe

### Priorité aux bus, le point :

Les bus du réseau TAG rencontrent des contraintes sur certaines lignes du fait des règles de priorité établies par les maires à certaines intersections. Il s'agit de Stop inopportuns ou de priorités à droite que les conducteurs de bus doivent respecter et qui sont autant d'arrêts et de redémarrages qui dégradent la vitesse commerciale et le confort des passagers.

7 maires ont été sollicités par l'ADTC début 2012 pour modifier les règles en vigueur : le maire d'Eybens a inversé l'ordre de priorité rue Cure Bourse pour que les bus de la 32 soient prioritaires, et le maire de Fontaine a converti un Stop en « Cédez le passage » pour les bus de la 55 rue du Grand Veymont. Le maire de Seyssinet a répondu que la rue de la République était l'objet d'une étude de circulation et que la priorité des bus des lignes 51 et 55 serait prise en compte. Le maire de Sassenage n'a pas voulu apporter de modification en faveur des bus de la 34 aux priorités avenue des Jeux olympiques où les véhicules de pompiers doivent pouvoir passer sans avoir à utiliser leur avertisseur sonore la nuit ...

Le maire d'Echirolles n'a pas voulu prendre le risque de libérer la vitesse des autres véhicules en remplaçant les Stop rue D. Casanova pour faciliter le passage des bus des lignes 11 et 13.

Le maire de Grenoble pour la 26, celui de Meylan pour la 16 et la Flexo n'ont pas encore pris de décision ...

Tout espoir n'est pas perdu pour ces derniers ...

Christian Cotte

# L'hiver arrive : prenez le car pour aller skier

## Point sur la ligne 6070 Transisère

La ligne 6070 Transisère relie la gare de Gières à Bernin Cloyères via le campus, Inovalée, St Ismier et la ZI de Bernin-Crolles.

### Arrêt Condillac

Dans le bulletin 133, nous évoquions l'aménagement prévu pendant l'automne d'un arrêt dans le parking jouxtant l'arrêt de tram Condillac sur le campus. Cet arrêt, mis en service le 10 décembre 2012, raccourcit de 2 ou 3 minutes le temps de parcours de la ligne 6070 dans le campus tout en préservant les correspondances avec les lignes TAG B, C, 11 et 26.

### Et l'utilisation de l'Hélice de Meylan ?

Depuis le 12 novembre 2012, l'hélice a été ouverte permettant une sortie directe vers Meylan depuis la rocade sud en évitant le détour par la sortie Meylan-Est. L'ADTC a demandé au Conseil général de l'Isère (CGI) que la ligne 6070 emprunte l'hélice pour desservir dans les deux sens les arrêts Inovalée et Taillefer à Meylan (la desserte des arrêts dans les deux sens est un fondement de l'attractivité des TC !).

Les services du CGI nous ont indiqué ne pas envisager l'utilisation de l'hélice par la ligne 6070 avant le 1er septembre 2013 et sans certitude.

Que le CGI veuille dix mois d'observation avant de décider si la ligne 6070 emprunte ou non ce nouvel aménagement est incompréhensible pour les usagers. L'ADTC a envoyé un courrier à ce sujet à Didier Rambaud, vice-président aux Transports du CGI.

Emmanuel Colin de Verdière



Photo :  
<http://grenobleski.com/skiligne-transaltitude/>

**Comme les années précédentes, les Autorités Organisatrices de Transports mettent en place de nombreux moyens pour se rendre en station en Transports en Commun.**

## Service Transaltitude

Le Conseil général de l'Isère a délégué via une Délégation de Service Public à VFD la desserte des stations au départ de la gare routière de Grenoble pendant l'hiver.

Des liaisons régulières toute la semaine sont organisées avec les stations des 7 Laux (avec arrêt à Meylan les jeudis et samedis), l'Alpe du Grand Serre (avec arrêt à Vizille), l'Alpe d'Huez, les 2 Alpes, Autrans, Chamrousse, Lans en Vercors, Méaudre, Oz en Oisans, Vaujany Vaujany et Villard de Lans.

Pour les stations du Collet d'Allevard (le samedi) et St Pierre de Chartreuse (les samedis et dimanches), la desserte est uniquement sur demande.

Une tarification spécifique différente de Transisère est mise en place avec des tarifs réduits pour des réservations par internet sur le site [transaltitude.fr](http://transaltitude.fr) jusqu'à 10h avant l'horaire de départ ou pour les moins de 26 ans, plus de 70 ans et abonnés Transisère ou pour des allers-retours dans la même journée. Le marketing ayant sévi aux VFD comme ailleurs, des noms exotiques, source d'incompréhension pour les usagers sont proposés pour les tarifs. Par exemple, il ne faut pas demander un « aller simple » ou un « aller-retour » mais respectivement un « free style » ou un « slalom » !

Des forfaits appelés skibus sont également proposés comprenant le transport en car et le forfait ski pour un prix très attractif.

L'ADTC attend, comme écrit dans le bulletin 131, une meilleure organisation cette saison que pendant l'hiver 2011-2012 avec des cars présents en temps et en heure pour permettre le départ de l'ensemble des usagers notamment ceux ayant réservé.

Des départs du Campus pour les habitants de l'Est de l'agglomération grenobloise notamment les étudiants seraient un plus important à étudier pour la saison 2013-2014.

## Service Skibus Grésivaudan

La Communauté de Communes du Pays du Grésivaudan organise son propre service de desserte pour les stations de Chamrousse (G70 au départ d'Uriage), des 7 Laux Prapoutel (G63 au départ de Crolles via Brignoud, G64 au départ de Goncelin), des 7 Laux Le Pleyne (G22 au départ d'Allevard et de Pontcharra avec correspondance à Allevard), du Collet d'Allevard (G23 au départ de Pontcharra via Allevard) et le col du Barrioz (G24 au départ d'Allevard et de Pontcharra avec correspondance à Allevard).

En période scolaire, le skibus circule les mercredis après-midi, samedis et dimanches. Pendant les vacances scolaires de fin d'année et de février, il circule tous les jours.

Le tarif est très attractif (1 € l'aller-retour, accès gratuit pour les abonnés TC du Grésivaudan, Transisère ou TER) et permet de bénéficier d'une réduction sur le forfait de ski.

Tous les détails sur les horaires et modalités sont disponibles sur le site internet [le-gresivaudan.fr](http://le-gresivaudan.fr) rubrique Transport-Déplacement.

Emmanuel Colin de Verdière

# Coupe Icare 2012 : les navettes ont pris leur envol

**La 39ème édition de la coupe Icare s'est déroulée du 20 au 23 septembre 2012.**

Suite à l'enquête réalisée l'an dernier par l'ADTC avec un groupe d'étudiants sur les besoins de transports pour venir à cette manifestation, l'équipe d'organisation m'a demandé de coordonner la mise en place de navettes. En mai 2012, nous avons réuni des élus des trois collectivités concernées : Conseils régional et général, Communauté de Communes du Grésivaudan.

Au vu des résultats de l'enquête 2011, des constats faits par le Grésivaudan sur le fonctionnement des navettes 2011 et sur la base de propositions faites par l'ADTC, les élus ont décidé de mettre en place :

- des navettes Icarebus entre les parkings de Crolles et de La Terrasse et le site de Lumbin (ligne orange) et des navettes entre les sites de décollage et d'atterrissage (ligne bleue), financées par le Grésivaudan,
- des navettes IcarExpress entre Grenoble et Crolles, financées par le Conseil général,
- la mise à sens unique des routes d'accès au plateau depuis La Terrasse et Le Touvet,
- une information co-financée par les Conseils général et régional.

Ces navettes ont fonctionné le samedi et le dimanche de 9h à 19h avec des navettes Icarebus le samedi soir à la fin du concert de Lumbin. Le succès a dépassé les prévisions les plus optimistes.



*Un Icarebus complet*

Les IcarExpress ont été pris d'assaut le samedi dès 11h (une fois la pluie matinale terminée) ; le dimanche, le premier car de 78 places était déjà saturé.

Les IcarExpress ont transporté 1500 voyageurs le samedi et plus de 2000 le dimanche, les Icarebus 9000 voyageurs le samedi et 11000 le dimanche.



*Un IcarExpress à l'arrêt Chavant*

Le succès a entraîné de l'attente aux arrêts de bus (jusqu'à une heure par moments), mais la plupart des utilisateurs ont fait preuve d'indulgence, pour cette première ! Sur le plateau des Petites Roches, les organisateurs ont vu une diminution sensible de l'utilisation des parkings ! La mise en place des navettes gratuites IcarExpress a également permis à de nombreux grenoblois (et quelques étrangers séjournant à Grenoble) de découvrir cette manifestation.

Cette édition 2012 a montré que de nombreux visiteurs sont disposés à abandonner leur voiture dès lors qu'on leur propose une alternative lisible et attractive.

Nous travaillons déjà à préparer le dispositif pour 2013 avec une offre renforcée, des lignes plus directes, un jalonnement vélo depuis Grenoble et un parking vélo à Lumbin, des bus le soir pour rentrer à Grenoble, des tarifs spéciaux pour les visiteurs venant en TER (Brignoud ou Pontcharra), une meilleure coordination entre les différents acteurs, en espérant que les collectivités locales continueront à apporter leur soutien à ce dispositif de transport.

Texte et photos :  
Antoine Jammes

### **Express 2 et TAG**

Transisère dans le périmètre tarifaire de l'agglomération grenobloise avec un titre TAG reste encore méconnu des usagers.

Pourtant, cette disposition offre des alternatives intéressantes en termes de confort et de rapidité.

Ainsi, l'Express 2 « Vizille-Voreppe » permet de relier les communes de Pont de Claix, Echirolles, Grenoble, St Egrève (zone d'activités) et le Fontanil.

Malgré une fréquence moindre (toutes les 15 à 20 minutes) que les lignes TAG, les voyageurs bénéficient du confort d'un autocar rapide (il ne s'arrête pas à tous les arrêts de la ligne 1).

Du coup, un trajet entre Echirolles (ou Le Fontanil) et Grenoble-Chavant prend une vingtaine de minutes, sans changement, remplaçant avantageusement un trajet avec correspondance sur les lignes 1 et C, souvent bondées.

D'autres lignes Transisère du sud de l'agglomération (3000, 4100, 4110) desservent les mêmes arrêts.

Vérifiez à votre arrêt si les horaires y sont indiqués et n'hésitez pas à faire signe au conducteur !

Les fiches horaires sont disponibles sur le site [www.transisere.com](http://www.transisere.com) (entrer EXP-2 pour l'Express 2).

Nathalie Teppe

## **Les pièges du site voyages-sncf.com**

Il y a quelques jours, devant me rendre à Manosque depuis Grenoble, je me réjouissais d'emprunter la ligne de Veynes longeant les falaises du Vercors. Je me précipite sur le site SNCF pour prendre mon billet et là, surprise, si le site donne bien 5 possibilités, (de 8h24 à 17h18), 4 d'entre elles passent par Valence ou Lyon et Marseille avec des tarifs de 62,50 € à 84,70 € et une seule (16h10) me propose ce que j'attendais : un Grenoble-Veynes suivi d'un Veynes-Manosque et pour un tarif plus économique de 30,70 €.

Je persiste dans mes recherches en scindant mon trajet et je trouve une autre relation par Veynes (12h10), bizarrement oubliée par ma première interrogation du site SNCF.

[ La liaison par car LER (14h10), n'est pas mentionnée non plus : forcément... puisque c'est une ligne mise en place par le Conseil régional PACA ! A quand l'information multimodale... ? ]

Quels enseignements peut-on tirer de cette petite expérience ?

1 - Ne pas se contenter du site voyages-sncf.com pour des voyages qui s'écartent d'un trajet direct, d'un trajet TGV ou avec de multiples correspondances, utiliser la fonction « trajet via » ou les horaires sur les sites TER, c'est d'ailleurs cette dernière solution que m'a proposée la SNCF en réponse à ma réclamation à ce sujet...

2 - Jeter un coup d'œil au site des chemins de fer suisses (www.cff.ch) particulièrement performant avec de nombreux détails y compris pour les trajets en France (la Suisse n'est pas le paradis des transports publics pour rien !)

3 - Les correspondances à Veynes entre les lignes de Grenoble et de Marseille ne sont pas optimisées ; il n'existe d'ailleurs pas de train direct, comme il y a quelques années. On touche sans doute aux limites du principe du cadencement appliqué de façon trop systématique et qui ne se révèle pas toujours adapté pour les lignes ayant des fréquences plus faibles.

François Lemaire

**La ligne Grenoble-Lyon fait l'objet d'un RVB, Renouvellement des Voies et Ballast. Ces chantiers sont effectués sur plusieurs périodes de quelques semaines (2voies Grenoble-Moirans en 2010, 1 voie Moirans-St André le Gaz entre juillet et octobre 2012, 2 voies Lyon-St André la Gaz en 2013, 1 voie St André le Gaz-Moirans en 2015). Regardons de plus près en quoi cela consiste.**

Les rails sont fixés sur des traverses et reposent sur du ballast qui répartit la descente de charge sur le sol. L'usure de ces éléments nécessite le RVB. Cette opération met en jeu des masses importantes (traverses de 130 kg, rails de 400 m de long pesant 24 t, des centaines de tonnes de ballast) et exige une précision rigoureuse, de l'ordre du millimètre.



*La dégarnisseuse.  
Au premier plan, le nouveau rail est déjà en attente.*

Les travaux sont réalisés de nuit. Cette solution est bien plus longue et coûteuse qu'une coupure de la ligne le temps des travaux. En effet, acheminements, mise en place et remontage des agrès prennent presque la moitié du temps alloué.

Ce sont plusieurs trains spécialisés qu'il faut engager après fermeture de la ligne. Dégarés d'une base locale de travaux où ils sont entretenus et chargés, ils sont acheminés à petite vitesse vers le chantier. Pendant ce temps, d'autres personnes démontent de la voie tout ce qui pourrait gêner : pédales de voie, connexions des signaux, liaisons électriques, et passages à

niveau... qu'ils devront remonter quelques heures plus tard en vérifiant leur bon fonctionnement.

Pour le ballast, le train de dégarnissage comporte un wagon usine dont les galets soulèvent la voie pour faire glisser dessous une chaîne à godets qui enlève le ballast. Celle-ci le monte dans un crible où la partie impropre, est envoyée dans des wagons par une chaîne de tapis roulants. Le ballast correct est remis sur la voie, qui est reposée 20 cm plus bas environ. Le train avance en continu à quelques km/h.

Un train spécial apporte les nouveaux rails, très souples, en barres de 400 m. Il avance lentement, posant les nouveaux rails à côté des anciens en place.

Une fois le train de substitution sur place, il faut d'abord préparer le wagon de coupe, long de 130 m. Il aura son bogie avant sur la vieille voie et le bogie arrière sur la voie neuve. Des portiques roulant sur des rails posés sur le train amènent au wagon de coupe des paniers préchargés de traverses neuves. Les paniers remplis de vieilles traverses sont ramenés à l'arrière du train.

Devant le wagon de coupe, une équipe détireforme les rails. Ceux-ci avancent en continu, des galets soulèvent les vieux rails et les écartent. Dans l'espace ainsi dégagé, une fourche prend la vieille traverse et l'envoie vers un panier. Puis un distributeur prend une traverse neuve dans un autre panier et la pose en place. Un peu en arrière, des galets tirent le nouveau rail à sa place, et un peu plus loin des vérins ferment les attaches, fixant la voie aux traverses dans sa forme définitive.

Le train de coupe substitue jusqu'à un km de voie par nuit. Les nouveaux rails sont éclissés, puis soudés. A la restitution au service, la voie reste limitée pendant quelques jours à une vitesse de 40 à 60 km/h. Enfin, un train de wagons trémies contenant plusieurs centaines de tonnes de ballast complète et remonte la voie au bon niveau. Une bourreuse comportant de solides pales vibrantes vient dresser le ballast entre chaque traverse et vérifier l'alignement de la voie au millimètre dans tous les axes. La vitesse est encore limitée pendant quelques jours avant vérifications, reprises éventuelles et retour à la normale.

Jean-Yves Guéraud

# Substitution 2013 Grenoble — Valence par cars

**Du 9 décembre 2012 au 14 décembre 2013, les cars remplaceront les trains entre Grenoble et Valence.**

La voie ferrée est coupée pendant un an pour l'électrification de la section Moirans - Valence TGV, la mise au gabarit des tunnels et ponts-routes nécessitée par l'électrification et la création d'un raccordement à la ligne à grande vitesse en gare de Valence TGV. Ces travaux permettront la circulation de TER en mode électrique ainsi que la création de TGV directs depuis Annecy ou Genève via Grenoble vers la Méditerranée en 2014.

Le service de substitution a fait l'objet de nombreuses réunions entre la Région Rhône-Alpes, la SNCF et les associations d'usagers, qui ont permis d'améliorer la grille horaire initiale. L'ADTC remercie la Région pour l'organisation de ces réunions et la SNCF pour sa participation. L'année 2013 sera cependant difficile pour les usagers à cause des temps de parcours allongés et du moindre confort des cars par rapport aux trains.

La SNCF a édité un guide très complet permettant de répondre à de nombreuses questions que les usagers peuvent se poser. Ce guide est téléchargeable sur le site TER Rhône-Alpes rubrique Travaux.

## Desserte périurbaine de Grenoble

Au vu des difficultés de circulation à l'entrée de Grenoble sur l'A48, la desserte de Vinay, Poliénas, Tullins et Moirans Galifette est organisée par rabattement en car sur la gare de Moirans. La gare de Moirans sera desservie par quatre TER par heure de pointe (trois St André le Gaz ou Rives - Gières et un Moirans - Annecy) et deux TER par heure creuse. Une partie du parvis de la gare de Moirans sera interdite au stationnement des véhicules pour que les cars puissent déposer les usagers au plus près des voies.

L'ADTC suivra particulièrement la capacité des TER à accueillir tous les usagers entre Moirans et Grenoble, le nombre de TER passant sur cette relation de cinq en 2012 à quatre en 2013 par heure le matin et le soir.

La gare de Saint-Egrève sera desservie par les TER Moirans - Annecy et par un des trois TER Rives - Gières en heures de pointe.

## Desserte directe de Grenoble

Il y aura aussi des cars jusqu'à Grenoble pour les usagers venant de plus loin :

- 8 le matin venant de Saint Marcellin, 11 le soir

- 5 le matin venant de Romans, 4 le soir dont 3 le matin et le soir sans arrêt à Saint Marcellin.

Pour ces cars comme pour ceux d'origine Valence, il sera possible de descendre aux arrêts TAG/Transisère Place de la Résistance et CEA quartier de la Presqu'île.

A Grenoble, l'arrêt des cars se fera rue de la frise coté Europole de la gare SNCF.

## Desserte Grenoble - Valence

Des cars directs vers Valence TGV et Valence Ville circuleront également. Malgré les demandes de l'ADTC, la desserte Grenoble - Valence TGV reste très insuffisante du lundi au jeudi particulièrement et loin de l'iso-fonctionnalité annoncée. La demande d'une correspondance avec le TGV de 7h12 pour Marseille et Nice n'a notamment pas été acceptée.

## Et pour les cyclistes ?

Comme pour la substitution par cars Grenoble - Chambéry, la SNCF en accord de fait avec la Région a décidé de refuser les vélos dans les cars (sauf pour les vélos pliants), même dans la limite des places disponibles en soute comme l'ADTC le demande.

Il est offert la possibilité pour les abonnés TER de disposer de la location gratuite d'un Métrovélo ou de disposer de places de consignes gratuites pour les usagers ayant leur propre vélo. Cette offre ne répond cependant pas à tous les usages vélos + trains.

Emmanuel Colin de Verdière

## Capitaine Train

Ceux d'entre vous qui voyagent occasionnellement en train (déplacements professionnels, vacances) connaissent les joies de la lenteur et de la lourdeur du site « voyages-sncf ».

Après plusieurs mois de test (voir bulletin 128), le site concurrent « Capitaine Train » est enfin ouvert au grand public à l'adresse suivante :

[www.capitainetrain.com](http://www.capitainetrain.com)

Il fonctionne sur la même base de données que celui de la SNCF et propose donc les mêmes trains et les mêmes tarifs.

Mais il est beaucoup plus clair, convivial, rapide et ergonomique. Le service associé est extrêmement réactif et vous répond par mail dans l'heure si vous avez une question ou une suggestion.

Dans les mois qui viennent, « Capitaine Train » proposera également l'achat des billets pour le réseau allemand (Deutsche Bahn) et par la suite pour d'autres pays européens.

Nathalie Teppe

## A la gare, tout le monde descend !

L'ADTC soutient l'intermodalité vélo + train.

Si force est de reconnaître que la SNCF ne facilite pas toujours la vie des cyclistes, nous appelons néanmoins ceux-ci à ne pas perdre patience et sang-froid : suite à des incivilités qui nous ont été signalées récemment, nous rappelons qu'il est interdit, voire dangereux, de rouler à vélo dans les gares, et en particulier sur les quais.

Nathalie Teppe

## Calendrier des commissions

### Transports en Commun (18h30)

21 janvier, 11 février,  
11 mars

### Vélos et Piétons (18h30)

28 janvier, 18 février, 18 mars

## 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<br>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 : J-Y Guéraud  
Vignettes : C. Cotte, A. Jammes

# Revue de presse

## Historique ! En Italie, le vélo détrône l'auto

Ça même les Mayas ne l'avaient pas prévu : en 2011, en Italie, il s'est vendu plus de bicyclettes que de voitures. On n'avait pas vu ça depuis l'après-guerre. Au pays des Fiat et des Ferrari, il y a eu 1 748 143 nouvelles voitures immatriculées et 1 750 000 deux-roues vendus. Les fabricants de vélo bénissent la crise, mais si les Italiens préfèrent pédaler plutôt que d'acheter de l'essence à 2 euros le litre, ce retour en force de la petite reine n'est pas seulement une affaire de sous, mais aussi de mode.

Aux vélos neufs achetés, il faut ajouter 200 000 cycles sortis des garages et des caves, et relookés dans des magasins spécialisés, avec guidon droit et roues colorées. En Allemagne aussi, la bicyclette a dépassé la voiture – un record moins étonnant : les Allemands ont droit à 40 000 kilomètres de pistes cyclables.

*La Repubblica - 4 octobre 2012*

## 30 km/h en ville, pourquoi ça énervé ?

Sur les "grands boulevards" parisiens, la vitesse de la circulation pourrait bientôt être limitée à 30 km/h. De fait, Paris compte déjà quelque 70 quartiers limités à 30 km/h, un maximum pas toujours respecté. Mais après l'abaissement à 70 km/h de la vitesse maximale sur le périphérique et l'installation de quelques feux rouges sur les voies sur berges de la rive droite, cette nouvelle mesure risque d'exacerber les tensions autour de la place de la voiture en ville.

Une industrie, passablement en déclin, essaie de persuader les particuliers, à coup de carrosseries rutilantes et de promesses de liberté, de la nécessité de posséder un objet puissant, mais cher et coûteux à entretenir. Lesdits particuliers, une fois acquise leur part de rêve, réalisent un peu tard que le joujou ne sert plus à grand chose, au moins au centre des villes.

Ailleurs, l'automobile conserve une certaine utilité, mais la conduite obéit à

tellement de contraintes qu'elle en devient épuisante. Encombrant, dangereux, bruyant, cher, fragile, l'objet perd progressivement tout son attrait. En réalité, la vitesse moyenne ne dépasse pas, en ville, les 15 à 20 km/h. 18,9 km/h explique ce site, défenseur de "la ville à 30". 18 km/h selon le "Guide de l'écomobilité publié dès 2005 par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe). En effet, ça se passe souvent comme ça : l'engin motorisé, deux, trois ou quatre roues, démarre en grondant, accélère, atteint brièvement les 50 km/h, les dépasse parfois puis freine devant un obstacle, piéton, cycliste, stop ou feu de signalisation. On espère gagner quelques secondes, peut-être passer un feu. Conclusion : on a roulé fugacement à 50, mais sans dépasser la moyenne de 18,9. Et ce satané cycliste qui maintenant nous rattrape. C'est énervant, non ?

*Olivier Razemon*

*Le Monde - 22 octobre 2012*

## Ile-de-France : dézonage du Pass Navigo le week-end à compter de septembre

Le dézonage du Pass Navigo les week-end et jours fériés, autrement dit la possibilité pour un usager d'aller partout en Ile-de-France quel que soit son abonnement, à partir du 1er septembre, a été adopté mercredi 11 juillet, a annoncé le STIF, l'autorité organisatrice des transports.

Ce dézonage s'appliquera du vendredi minuit au dimanche minuit. Le coût de cette mesure (26 millions d'euros en année pleine) est toutefois financé pour le restant de 2012 par "des augmentations à la marge" de 2 % du Pass Navigo annuel, dont le million de détenteurs paieront désormais leurs douze mois au prix de 10,4 mois et non plus de 10,2 mois, et de 7 % des forfaits Mobilis, essentiellement utilisés par les touristes, et du Ticket jeune week-end. A compter du 1er novembre, il le sera également par une augmentation de 5 % du forfait Paris Visite, aussi en direction des touristes.

*Le Monde - 12 juillet 2012*