

**points-informations-
voyageurs**

dossier central : pages 9 à 12

N° 135 - mars 2013 - 3,50 euros

**Desservir le Sud grenoblois :
en parler c'est bien,
le FER c'est mieux !**

Article page 16



en tram-train

**Passerelles :
les maillons
manquants**

Page 6



**Transfert des TER
sur route : une
fausse bonne
idée**

page 19



EDITORIAL - Deux poids, deux mesures : des économies sur le nécessaire pour financer le superflu ?

« La Crise » a réduit la marge de manœuvre des collectivités, et il est de plus en plus souvent question de réductions des dépenses publiques. Dans ce contexte, l'ADTC s'inquiète de voir se succéder les annonces de diverses « innovations » ou autres « embellissements », qui impliquent de nouvelles dépenses dont l'utilité n'est pas toujours bien établie, alors que les services ou équipements existants, basés sur des solutions qui ont fait et continuent à faire leurs preuves dans de nombreuses villes européennes, souffrent de sous-dimensionnement, de déficit d'entretien ou de moyens humains insuffisants.

Citons quelques exemples, de ces projets contestables : la création de pseudo-trottoirs dans les rues piétonnes de l'hyper-centre de Grenoble (dans le cadre d'une prochaine « voiturisation ») ; des prototypes de voitures « innovantes », électriques ou non, en libre-service. A l'échelle du Département, de l'argent semblerait disponible (?) pour élargir l'A480 alors que cela ne réglerait en rien la congestion des entrées d'agglomération. Ou encore, malgré un coût supérieur à 2 milliards d'Euros et un déficit d'exploitation parfaitement prévisible, qui au final vont grever le budget des collectivités locales et l'Etat, le Président du Conseil général déclare qu'il faut « simplement » réaliser l'A51, infrastructure inutile, et essaye d'en convaincre le Ministère des transports. Enfin, petite cerise sur le gâteau, 500 k€ sont inscrits au budget SMTC pour démonter des câbles de trolleybus qui n'ont servi qu'une dizaine d'années, alors que les villes de Lyon ou Genève transforment progressivement leurs lignes de bus les plus fréquentées en lignes de trolleybus.

Parallèlement, comme on ne peut dépenser l'argent qu'une fois, nous entendons parler de réduction de fréquence ou de raccourcissement du trajet de

certaines lignes de transports en commun, y compris pour une ligne très fréquentée comme la 6020, à la jonction du réseau urbain TAG et du réseau périurbain Transisère. Le Conseil général et la Métro ont cessé d'indexer leurs contributions au SMTC sur « inflation+5% ». La plupart des passerelles piétons-cycles manquantes sur les « grandes coupures » ne sont pas encore inscrites au budget « politique cyclable » de la Métro et la capacité du Véloparc Gare reste insuffisante. A l'échelon régional, la direction TER-SNCF parle de « remplacement » plus fréquent de trains par des autocars même hors périodes de travaux, ce qui entraînerait une forte dégradation du service pour les usagers.

Et puisque « le temps, c'est de l'argent », comment ne pas remarquer que les grands élus isérois expriment régulièrement leur préoccupation quant au temps perdu par les pendulaires automobilistes englués dans les bouchons aux entrées de l'agglomération grenobloise, mais ne semblent pas se préoccuper de même du temps perdu par les pendulaires abonnés aux transports en commun ? Les occasions ne manquent pourtant pas : bus ou cars bondés passant sans s'arrêter devant des abribus eux aussi bondés, trains ou autocars annulés, trajets qui s'allongent par la multiplication de « correspondances non gérées »... Le fait que les élus se déplacent plus en voiture que la moyenne des électeurs y est sans doute pour beaucoup, et c'est bien regrettable...

Bien sûr, tout n'est pas négatif dans les évolutions de la politique de déplacements. Mais ce décalage entre les objectifs du PDU et les attentes des usagers d'une part, et les discours et les dépenses des décideurs d'autre part, est problématique.

Monique Giroud

Sommaire

Editorial – Deux poids, deux mesures : des économies sur le nécessaire pour financer le superflu ?

P 03 Autopartage : des nouvelles de Cité Lib

P 04 Autoroutes cyclables

P 05 Grand lifting à Grenoble

P 06 Franchissement des coupures urbaines

P 07 Jalonnement des itinéraires cyclables

P 08 Ligne E : le pôle d'échanges Louise Michel

P 09-12 L'information des voyageurs dans les transports publics ou comment préparer ses déplacements

P 13 Le PDU du Grésivaudan

P 14 Améliorations sur les lignes 13 et 34

P 15 Se déplacer en TC entre le Grésivaudan et La Métro : de 0,50 à 8,60 € !

P 16 Des opportunités à saisir pour le Sud grenoblois

P 17 Comités de Lignes Transisère

P 18 Comités de Lignes TER, automne 2012

P 19 TER : des transferts sur route ? Une mauvaise idée !

P 20 Revue de presse

Nouveauté : la newsletter de l'ADTC

Recevez tous les mois la liste des articles publiés sur le site internet, en vous abonnant à la lettre électronique mensuelle de l'ADTC. Vous pouvez pour cela vous inscrire directement www.adtc-grenoble.org (page d'accueil, encart à gauche), ou nous adresser votre demande à l'adresse par courriel (contact@adtc-grenoble.org), ou encore simplement le signaler lors du renouvellement de votre adhésion (cocher la case sur le bulletin de cotisation 2013).

Cité Lib, opérateur d'autopartage en Rhône-Alpes, crée sous forme associative en 2005 et transformé en SCIC (Société Coopérative d'Intérêt Collectif) en 2010 continue son développement.

Ce service est complémentaire des Transports en Commun ou à vélo. **Un véhicule en autopartage remplace en moyenne de 10 à 15 voitures particulières.**

Des formules d'autopartage sous forme de location entre particuliers ont vu le jour et se développent, sans toutefois atteindre le niveau de fiabilité et de souplesse que peuvent offrir des coopératives d'autopartage comme Cité Lib.

Comment fonctionne Cité Lib ?

Pour pouvoir utiliser les voitures Cité Lib, il faut s'abonner préalablement : 15 € par mois, 9 € pour les titulaires d'un abonnement Transports en Commun ou Métrovélo. Pour des usages très ponctuels, l'abonnement n'est pas exigé mais la réservation coûte 8 € au lieu de 2 €.

La réservation de la voiture est possible par internet ou par téléphone. Le badge fourni permet l'ouverture et la fermeture du véhicule. La facturation inclut le carburant, prend en compte la durée (2 €/h, plage 23h-7h gratuite) et la distance parcourue (1 € le premier km puis entre 0,3 et 0,54 €/km, variable suivant la taille du véhicule et dégressive avec le nombre de km). Des forfaits week-end sont également proposés, comme par exemple le forfait à 59 € pour 24h et 200 km.

Début 2013, plus de 2200 abonnés ont à leur disposition 70 véhicules dans les départements de l'Isère, la Loire, la Savoie et la Haute-Savoie, dont 45 dans l'agglomération grenobloise. Les abonnés peuvent également réserver un véhicule dans 21 autres villes du réseau France Autopartage.

Des nouveautés en 2013

Depuis début 2013, un véhicule 9 places est disponible place Bir Hakeim à Grenoble. L'installation de véhicules à Voiron, Pontcharra, dans les parcs naturels régionaux des Bauges et du Pilat, ainsi que progressivement à proximité des gares SNCF de la région Rhône-Alpes, est en cours d'étude pour 2013.

Expérimentation de véhicules électriques en 2014

Une expérimentation de 70 véhicules électriques prototypes Toyota pour 2 personnes, en libre-service, sans retour au point de départ obligé, est prévue. L'étude qui démarre porte sur l'installation d'une vingtaine de stations de charge.

L'ADTC la suivra attentivement. En effet, on peut s'interroger sur le coût de fonctionnement de la formule « aller simple », ou même sur un possible effet pervers : une telle offre ne risque-t-elle pas d'induire de nouveaux déplacements motorisés ? L'avenir nous le dira peut-être...

Texte : Monique Giroud
Photo E. Colin de Verdière



CARTON ROUGE à la Métro pour MétroVélo et sa vélostation saisonnière

Enfin, enfin, la nouvelle extension du VéloParc Gare de Grenoble avait ouvert ! Mais hélas, les abonnés cyclistes se trouvèrent fort dépourvus quand la bise fut venue : la vélostation ferma "pour une durée indéterminée".

Pourquoi ? Insuffisance grossière d'isolation et de chauffage, les agents MétroVélo n'avaient que 13°C sur leur lieu de travail. Dans une agglomération alpine qui se flatte de construire des écoquartiers avec des immeubles à énergie positive, un tel résultat pour un local fraîchement rénové (si l'on ose dire) ne fait pas très sérieux ...

Monique Giroud

CARTON VERT au Service aménagement du Campus

pour le réaménagement judicieux du parvis du complexe sportif universitaire qui est en train de s'achever. La voie de circulation vers la digue a été intégrée au parvis pour devenir un espace partagé au profit des piétons et des cyclistes en continuité jusqu'à la digue. L'espace est bien réparti entre le minéral et le végétal. L'aire est bordée d'un grand nombre d'arceaux vélos pour les cyclistes et de bancs pour les usagers qui se promènent ou viennent faire du sport au gymnase ou à la piscine rénovée. La desserte par les transports en commun spéciaux a été positionnée en bordure de la promenade dans l'aire de stationnement réaménagée sous les arbres.

A reproduire.

Christian Cotte

Autoroutes cyclables

Des allées et des venelles

Dans le nouveau quartier construit à l'emplacement de l'usine Schneider (ex-Merlin), entre l'avenue Paul Cocat et l'avenue des Jeux Olympiques, un réseau d'allées et de venelles assure une desserte piétonne fine. On peut traverser ce quartier dans sa longueur par une allée, dénommée « allée d'Essen », sur laquelle se greffent perpendiculairement des passages plus étroits, baptisés « venelles ».



C'est une nouvelle formule de composition urbaine : à l'intérieur du quadrilatère délimité par les voies ouvertes à la circulation, ces cheminements aèrent le quartier et facilitent les déplacements à pied. Le même principe sera mis en œuvre dans le quartier du Chatelet en cours de complète rénovation.



Texte et photos :
Bruno Vigny

Après les Pays-bas, la Suède et la Grande Bretagne, Copenhague a inauguré en 2012 sa première autoroute cyclable. Strasbourg a un grand projet en préparation. Dans le cadre d'un Plan de Déplacements Urbains élargi à la région grenobloise, ce concept doit être intégré, comme un projet central de ce PDU.

Pourquoi des autoroutes cyclables ?

Le périmètre de pertinence du vélo est de 3 à 5 kms. Avec un Vélo à Assistance Electrique (VAE), cette distance atteint allègrement les 10 kms. Mais il n'est pas rare de voir des cyclistes pratiquer régulièrement des distances de 15 à 20 kms pour se rendre sur leur lieu de travail, soit en VAE soit avec des vélos adaptés à une pratique sportive. Ces grandes distances, parcourues en vélo à des vitesses élevées, de l'ordre de 25 à 30 km/h, ne sont pas compatibles avec les aménagements urbains que l'on connaît actuellement. Pour de tels besoins, un nouveau concept s'impose, celui des « autoroutes cyclables ».

Une réalité en Europe du Nord

Les Pays-Bas sont le premier pays à avoir initié cet audacieux et génial concept d'auto-routes pour vélos. La Hollande compte déjà deux itinéraires.

La Suède a un projet de 20 km reliant la cité côtière de Malmö, qui connaît une forte augmentation du nombre de cyclistes, à la ville de Lund dans laquelle 60% des habitants choisissent le vélo ou les transports en commun pour se déplacer.



photo du site :

<http://www.velotaf.com/information/2836/>

Londres a inauguré ses premières « superhighways » de 1m50 de large reliant la capitale à ses quartiers périphériques. Les deux premiers tronçons ouverts ne sont que

les prémices d'un projet qui comportera d'ici à 2015 dix autoroutes de plus.

Enfin, la ville de Copenhague a depuis un an sa première « Cykelsuperstier » de 18km reliant Copenhague à la ville de Albertslund.



L'autoroute cyclable de Copenhague
photo du site « I bike Strasbourg »

Des projets en France

Strasbourg a un projet de Réseau Express Vélo (REVE) qui offrira des itinéraires directs et sécurisés pour les principaux déplacements pendulaires "longue distance". Ce réseau sera composé de cinq axes radiaux et de trois itinéraires de rocade reliant ces différents radiales.

Et la région grenobloise ?

Nous avons déjà évoqué que les contraintes géographiques liées aux massifs, avec les trois vallées convergeant sur Grenoble, étaient une chance pour les réseaux de transport en commun. Il en est de même pour les cyclistes : on peut ainsi imaginer facilement des autoroutes cyclables reliant le centre de l'agglomération :

- au Voironnais, le long de l'Isère,
- au Grésivaudan sur les deux rives
- au sud en empruntant l'axe rectiligne des cours Jean-Jaurès/Libération...

Sur ce dernier axe, l'ADTC regrette le rendez-vous manqué de la ligne E. L'argument de ne pas casser l'alignement des arbres a empêché de construire la première autoroute cyclable de France qu'il aurait été possible de prolonger jusqu'à Vif ou Vizille !

Antoine Jammes

Grand lifting à Grenoble

Période 2013 – 2014

Les quais de l'Isère

Commencés l'an dernier, les travaux de réaménagement des espaces publics de la rive droite de l'Isère, rue St Laurent (piétonnée), place St Laurent, rue A. Chevallier, rue Sappey, place de la Cimaise, quai Perrière, se termineront fin 2013. Les piétons, les cyclistes, les commerçants (qui auront survécu) et les habitants seront les grands gagnants. La circulation motorisée sera contenue sur une seule voie des Casemates au quai de France. Les cyclistes circuleront sur une piste bidirectionnelle côté rivière. Suivront des aménagements réalisés par la Métro pour la continuité du parcours cyclable sur le quai des Allobroges à l'Est et le quai de France à l'Ouest.

Côté rive gauche, la place de Bérulle sera libérée du stationnement automobile et le quai Claude Brosse sera réaménagé avec son parking sous une seule rangée d'arbres. Les cyclistes circuleront sur une piste bidirectionnelle côté immeubles puis le long de la place de Bérulle.

Ces travaux changeront le visage des quais de l'Isère. Il était temps.

Le cœur de ville

La rue Lafayette (piétonne), la rue Philis de la Charce (piétonnée) et la rue de la République (agrémentée) seront réaménagées à la mode Chemetoff (constitution d'une chaussée centrale avec trottoirs bilatéraux délimités par des bordures de 2 cm, ADTC-infos octobre 2012 p.05). Les travaux commenceront par la rue Philis de la Charce.

Les contre-allées

Début juin, à la suite des travaux de la ligne E, les travaux de réaménagement des contre-allées du cours J. Jaurès et du cours de la Libération seront engagés pour une livraison en prévue fin 2014. Les piétons et les habitants pourront retrouver des espaces de déambulation agrémentés.

Période 2014 - 2020

La restructuration des places de l'Étoile, de Metz, Condorcet et Championnet en faveur des usagers et des habitants, et des quais rive gauche pour apaiser la circulation sera engagée début 2014 et se poursuivra sur le prochain mandat municipal.

Texte et photo : Christian Cotte

Toilettes gratuites

Il est parfois bien utile de trouver en ville des toilettes publiques. Certes, il existe des toilettes payantes, mais si vous n'avez pas sur vous les pièces qui commandent l'ouverture, que faire ? Heureusement, la ville de Grenoble a désormais rendu gratuites les toilettes antérieurement payantes et en donne la localisation par des panneaux indicateurs.

Texte et photo :

Bruno Vigny



Rue Philis de La Charce

Budget Métro 2013

Le budget cyclable de la Métro sera constitué de trois éléments :

1. Infrastructures

Un budget de 500K€ est prévu pour :

- terminer la réalisation d'une piste bidirectionnelle sur l'avenue de l'Île brune à St Egrève
- réaliser deux tronçons de l'axe polygone-campus sur la rive droite de l'Isère

2. Stationnement

La Métro souhaite intervenir en maîtrise d'ouvrage directe sur les stationnements vélos sur les espaces publics de l'agglo, sujet qui était jusqu'à présent du ressort de chaque commune, avec un traitement très inégal d'une commune à l'autre. La Métro compte investir 200K€ en 2013 sur ce projet.

3. Fléchage

La Métro va également investir 50K€ pour le fléchage d'itinéraires cyclables donnant accès aux espaces naturels de l'agglomération. Une bonne idée, mais il faudrait déjà terminer et entretenir le fléchage des itinéraires de l'agglomération entamé depuis plusieurs années, pas terminé et qui nécessite d'être entretenu (voir article page suivante).

Antoine Jammes

Les coupures urbaines, rivières, infrastructures routières imposent souvent de longs détours aux piétons et cyclistes. La réalisation de passerelles pour les modes actifs permet de raccourcir et de sécuriser leurs déplacements.

Certaines réalisations font déjà partie d'opérations d'urbanisme engagées : la liaison Polygone - Fontaine par la rue Horowitz, Presqu'île - St Martin le Vinoux sous le pont autoroutier de l'A480, et les passerelles entre l'Esplanade et les gares, dans le prolongement des rues du Villard de Lans et de l'Isère.

Dans un document remis le 7 décembre dernier lors du forum organisé par le SMTC, l'ADTC synthétise ses remarques et souhaits pour le prochain PDU, notamment en termes de passerelles. Ces demandes sont priorisées pour tenir compte des contraintes budgétaires qui pèsent sur les collectivités.

Priorité numéro 1

- un pont sur l'Isère, réservé aux bus et aux modes actifs, entre le Campus, au droit de la rue de la papeterie et Meylan. L'étude de ce projet figurait au PDU 2006- 2012 !

Nos autres demandes concernent exclusivement les modes actifs :

- une passerelle sur le Drac reliant Grenoble à Seyssinet dans le prolongement de la rue Anatole France éviterait un long détour par le pont de Catane ou la passerelle du Rondeau.

- une passerelle entre l'Île Verte par la rue Bizanet et le boulevard de la Chantourne, faciliterait l'accès au CHU, au Campus et à Meylan.

- une passerelle de Gières vers la Taillat dans le prolongement de la rue de l'Isère offrirait aux cyclistes un accès direct à Inovallée Meylan et Montbonnot depuis Gières.

- une passerelle sur l'Isère dans le prolongement de la Vence offrirait une liaison directe entre St.Egrève et Sassenage.

Priorité numéro 2

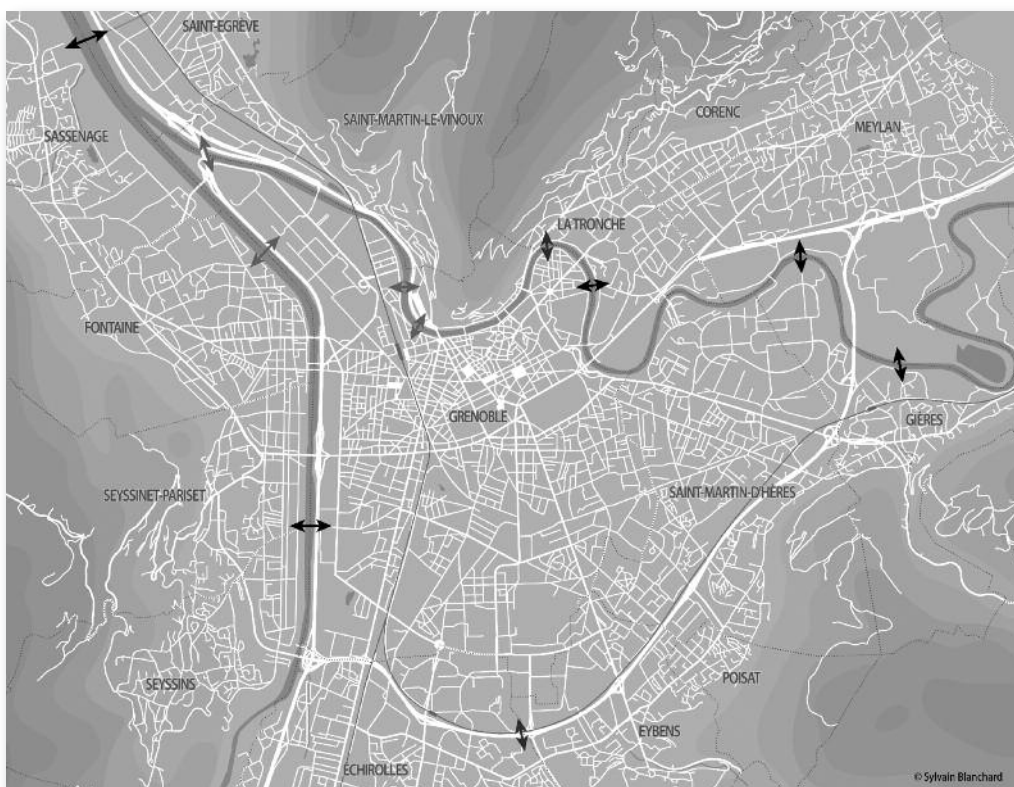
- une passerelle entre l'Île-Verte et la petite Tronche dans le prolongement de la rue Lachmann faciliterait le trajet de nombreux salariés et l'accès aux commerces.

- une passerelle à l'Ouest de l'échangeur d'Alpexpo offrirait une liaison sécurisée entre Echirolles Nord et Echirolles Sud.

Réaliste ?

Cette liste peut sembler très ambitieuse. Il faut se rappeler qu'un cycliste en plus est souvent un automobiliste en moins. En favorisant les déplacements à vélo, on économise la réalisation d'aménagements routiers autrement plus coûteux pour les collectivités.

Texte : Philippe Zanolla
Schéma : Sylvain Blanchard



Depuis plusieurs années, et ce n'est encore pas terminé, la Métro réalise le jalonnement des itinéraires cyclables sur le territoire de l'agglomération. Cette opération a montré son utilité et sa bonne pertinence avec les besoins.

Les poteaux et panneaux verts sont bien connus de tous les usagers de la voie publique, et chacun peut constater que ce mobilier urbain, comme les autres, subit les outrages de la vie urbaine et des véhicules motorisés. Que ce soit des poteaux culbutés ou des panneaux tournés accrochés par des véhicules hauts, peu d'entre eux sont encore dans leur état initial.

Certains sont devenus obsolètes, certains n'existent même plus, bref ils vivent et meurent, mais il est clair que personne ne s'en préoccupe.

Renseignement pris, rien n'a été prévu par la Métro pour assurer le suivi de ces éléments du paysage bien utiles pour les usagers du vélo, occasionnels ou nouveaux arrivants dans les communes de l'agglomération. Et si personne ne s'en occupe, dans quelques années ils auront soit disparu, soit seront, comme certains autres, des résidus de signalisation provisoire d'un autre temps, polluant le paysage.

On peut s'interroger sur les raisons de cette situation ; il y a d'autres investissements faits par la Métro qui sont remis à leur achèvement aux communes de l'agglomération où ils sont situés, avec la charge (?) de les maintenir en état, comme les revêtements de chaussée ou les panneaux de signalisation routière. Pourquoi ceux-là n'ont-ils pas été traités de la même façon, alors que leur utilité ne fait pas débat ?

Si ce service n'est pas primordial, il ne fallait pas l'engager, s'il est important, il faut le préserver.

Sans pour autant faire l'objet d'un contrat d'entretien, qui comme chacun sait entretient le bénéficiaire plus que l'objet, ces éléments facilitateurs du développement des modes actifs en milieu urbain

feraient bien d'être remis aux Communes dont les services techniques sont les mieux à même de les maintenir en état, comme tout le mobilier urbain de leur territoire, avant qu'il ne soit trop tard.

Texte et photos : Christian Cotte



Aménagements Métro à St Egrève

En liaison avec l'aménagement de la zone artisanale Vence écoparc à St Egrève, la Métro a commencé l'année dernière la réalisation de la première tranche d'une piste bidirectionnelle le long de l'avenue de l'Ile brune. Cette année 2013, les travaux se prolongeront en direction de Cap 38 pour faire la jonction avec la piste de la rue de la Biolle. La liaison cyclable entre Cap des H et Cap 38 sera possible, restera le franchissement du carrefour de San Marino dit des abattoirs vers la Zac Etamat et Karben pour que la continuité soit complète.

Christian Cotte

Campagnes nationales FUB

La Fédération nationale des associations d'usagers de la bicyclette a établi son calendrier national 2013 :

- 18 au 24 mars : campagne RESPECTEZ LES CYCLISTES

- 1 au 7 avril : Semaine du développement durable : **SORTEZ LES VELOS**, en liaison avec le réseau des ateliers « L'heureux cyclage », révisiez et gravez vos vélos.

- 1 juin : **FETE DU VELO**

- 16 au 29 septembre : Semaine de la mobilité :

A VELO AU TRAVAIL

- 12 au 17 novembre : **CYCLISTES BRILLEZ**

Christian Cotte





*Concours inter-écoles et collèges à vélo

L'objectif est de faire essayer le vélo comme mode de déplacement sur un trajet quotidien pour :

- sensibiliser les élèves aux bienfaits de cette pratique,
- augmenter leur niveau d'activité physique,
- rendre les abords des établissements scolaires plus calmes et sécurisés en diminuant la congestion automobile.

Principe : parmi les établissements participants, le gagnant sera celui qui comptera ce jour-là le plus fort pourcentage d'élèves cyclistes (en se rapportant au nombre d'élèves présents).

**Challenge multimodal

« Au travail, j'y vais autrement »

L'objectif est de promouvoir l'ensemble des mobilités alternatives à la voiture individuelle, pour initier des comportements vertueux en matière d'environnement et de mobilité.

Principe : seront récompensés les établissements ayant comptabilisé le plus de personnes venues autrement qu'en voiture individuelle le jour de l'événement.

Céline Vert

La ligne E de tram aura son terminus provisoire devant l'église St Pierre du Rondeau. Ce terminus deviendra un pôle d'échanges entre le tram et les lignes 1, 17, et Transisère desservant le Sud Grenoblois.

Ce pôle connaîtra une forte affluence eu égard à la fréquentation des lignes de TC, notamment avec les usagers scolarisés sur le quartier.

Des correspondances sécurisées...

Pour faciliter et sécuriser les échanges tram - bus, le SMTC a voulu que les flux d'usagers passant des bus et des cars au tram n'aient à traverser les flux de circulation motorisée ni dans un sens ni dans l'autre. Dans ce but, les maîtres d'œuvre ont prévu que les cars et bus disposent d'une voie réservée avec son quai à côté des quais du tram dans chaque sens. Le voyageur descendant du tram n'aura à traverser que la voie réservée pour passer du tram aux bus ou aux cars et inversement.

... au prix d'une interruption des contre-allées

Les voies de circulation motorisée seront déportées sur la droite à la place les contre-allées qui seront interrompues.

Côté Est, les cyclistes, rejoindront la chaussée principale large de 4m90 avec une bande cyclable en continuité de la contrallée. Côté Ouest, la chaussée de 3m20, sera peu accueillante pour les cyclistes. Ils disposeront d'une piste sur trottoir derrière l'alignement d'arbres avec les problèmes de cohabitation avec les piétons. La déviation de l'itinéraire cyclable en direction du Sud aura besoin d'un traitement adapté pour rendre l'entrée des cyclistes aussi naturelle que possible.

Christian Cotte

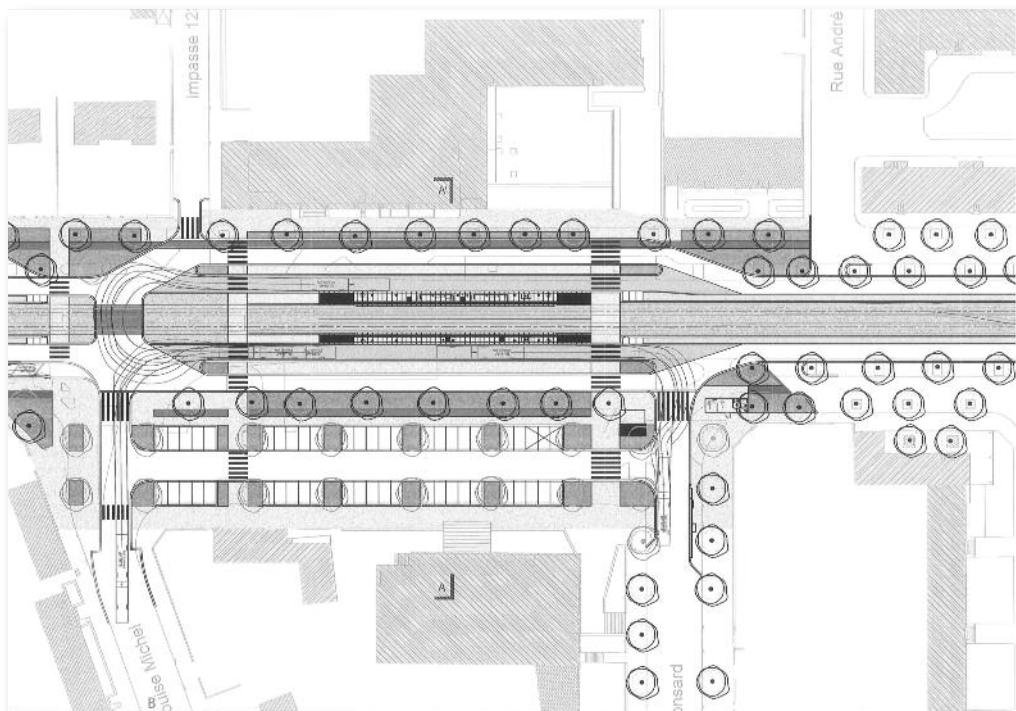


Schéma du terminus provisoire - Document de travail SMTC

L'information des voyageurs dans les transports publics ou comment préparer ses déplacements

Quelles que soient les raisons, économiques, écologiques ou pratiques qui l'amène à emprunter les transports publics, l'usager a besoin de connaître l'offre existante. Les exploitants et les autorités organisatrices proposent différents supports d'information au public : sites web, cartes, dépliants, fiches horaires ...

Dans le numéro de mars 2010, ADTC infos avait abordé le sujet de l'information des usagers en général. Aujourd'hui nous revenons sur ce sujet en commençant par la recherche de l'itinéraire pour les déplacements urbains ou régionaux et en examinant les évolutions apportées par les calculateurs d'itinéraires ainsi que les informations en situation perturbée.

Se déplacer dans ou autour de Grenoble

Les plans et les fiches horaires

Pour préparer un déplacement, un des premiers réflexes est de se procurer un plan.



Pour le réseau urbain, on peut consulter un plan du réseau TAG. Ce plan, affiché aux arrêts, est disponible dans les agences TAG (à condition de le demander). On peut aussi le télécharger sur le site tag.fr.

Ce plan est bien fait, lisible, détaillé, avec le schéma des rues principales en fond de plan, la position des arrêts est claire. Il faut cependant noter que l'échelle du plan varie en fonction des secteurs de l'agglomération et que ce plan ne rend pas bien compte des distances lorsqu'on se déplace à pied. Ce plan est régulièrement mis à jour, et on peut compter sur les adhérents de l'ADTC pour le décortiquer et faire remonter les erreurs ou inexactitudes !



Dès qu'il s'agit de sortir de l'agglomération, les choses se compliquent : Transisère ne propose qu'un schéma des lignes, difficilement lisible lorsqu'il

y a des parcours communs. Le schéma des lignes baptisées LISE est tellement grossier qu'il n'apporte quasiment aucune nouvelle information. Comment trouver les itinéraires ou les arrêts avec de tels documents ?

Quelques exemples parmi d'autres : trouver les itinéraires de différentes lignes circulant dans Crolles est pratiquement impossible, chercher les arrêts dans Grenoble de la ligne 5110 (Grenoble-St Nizier) est un véritable casse-tête.

Ce manque de lisibilité nuit à la fréquentation de ces lignes, en témoigne la réflexion d'un usager se plaignant, lors d'un comité de ligne du secteur Nord-Est, du manque de relations entre la rive droite et la rive gauche de l'Isère : cet usager n'avait pas vu que les lignes 6070 et 6200 apportaient des solutions !

Fournir à l'usager un document montrant clairement les trajets des différentes lignes circulant dans son secteur est d'autant plus nécessaire que l'étendue du réseau ne permet pas d'afficher à chaque arrêt toutes les informations qu'on trouve aux arrêts d'un réseau urbain plus dense.

Pour être attractif, un réseau de transports publics a besoin d'être

visible. La couleur jaune des Transisère est un très bon atout (qui évoque la Suisse, paradis des transports publics), mais l'absence de plan d'ensemble est une véritable lacune. Le Conseil général a-t-il la volonté de travailler sur ce sujet et de donner les moyens à ses services techniques d'élaborer et de diffuser ces moyens d'information ?

Après la consultation des plans, l'étape suivante est de se procurer les horaires.

La Sémitag propose des fiches horaires, diffusées dans les agences TAG, l'agence Transisère du Square Docteur Martin et certains bureaux de tabac, ou téléchargeables sur le site tag.fr. Ces fiches comportent un schéma clair de la ligne. Mais les horaires sont séparés suivant les jours ou les périodes de l'année avec une terminologie peu lisible : période bleue pour les jours de semaines hors vacances, verte pour les petites vacances scolaires, orange pour les samedis et certains jours exceptionnels (du 24 au 31 décembre 2013 par exemple). Pour compliquer, le calendrier des couleurs varie d'une ligne à l'autre : une même semaine peut être bleue sur la ligne A et verte sur la ligne B. Par ailleurs lors de changements d'horaires, la Sémitag fournit parfois très en retard les nouvelles fiches : ainsi en janvier 2012, on trouvait encore les fiches horaires de la ligne 9 ou de la 6020 urbaine deux semaines après la suppression de ces lignes !

Transisère fournit également des fiches horaires de chaque ligne, mais quelquefois il faut bien les chercher et il y a très souvent des manques à la gare routière de Grenoble. Ces fiches sont téléchargeables sur le site transisere.fr. Certaines fiches sont écrites avec de trop petits caractères. Les périodes de circulation (vacances, samedi, dimanche) ne sont pas toujours séparées et les nombreux renvois sont complexes à consulter.

Le principal problème est que ces fiches ne sont pas toutes mises à jour : avec la mise en service du réseau Transaltitude desservant les stations de ski, les horaires de certaines lignes sont modifiés les week-ends, mais pas les fiches horaires. Pour régler cette incohérence, une mention manuscrite « semaine » a été rajoutée sur les fiches papier, mais par contre rien n'a été édité pour les horaires de week-end, même pas un petit complément photocopié ! Le pire est que les fiches qu'on peut télécharger sur transisere.fr sont restées en l'état, sans aucune mention des modifications, alors qu'une simple manipulation informatique permettrait de donner les bonnes

informations. Ajoutons que l'affichage aux arrêts est souvent effectué en retard, ou avec des erreurs, comme les horaires pour un sens de circulation affichés sur un arrêt desservi en sens contraire. Cette mauvaise information traduit une certaine désinvolture de la part des services du Conseil général !

Les calculateurs d'itinéraires

Sans remplacer les plans et les fiches horaires, les sites Web deviennent des outils incontournables dans la recherche d'information, avec les calculateurs d'itinéraires intermodaux (les SIM, cf encadré). À Grenoble, plusieurs coexistent : *tag.fr*, *transisere.fr*, *itinisere.fr* et un petit nouveau : *stationmobile.fr*. Nous les avons testés pour vous.

Qu'est-ce qu'un SIM ?

SIM est un Service d'Information Multimodale qui permet à un usager de connaître l'ensemble des solutions de mobilité sur un territoire, par l'intermédiaire d'un site Web ou d'une application mobile. Cela suppose de regrouper l'ensemble des données des offres de transport et de les mettre à disposition de l'usager sous différentes formes : état du trafic, perturbations, calculateurs d'itinéraire.

La loi SRU du 30 décembre 2000 impose aux Autorités Organisatrices de Transport (à partir de 100 000 habitants) de « mettre en œuvre un service d'information multimodale à l'intention des usagers ».

Les SIM sont d'abord apparus au niveau des aires urbaines et s'étendent maintenant au niveau départemental et régional. La question d'un système au niveau national se pose.

Commençons par ITINISERE.FR



On accède rapidement à la fonction recherche d'itinéraire et en saisissant le lieu de départ et le lieu d'arrivée, on obtient des propositions d'itinéraire avec tous les détails

nécessaires. La réponse est particulièrement rapide, ce qui est essentiel car l'usager procède souvent par itération pour rechercher son itinéraire. Ce site possède des fonctionnalités très intéressantes : un bouton donne tous les horaires de la ou des lignes empruntées, très utile pour apprécier la fréquence ; un autre bouton donne l'emplacement exact des arrêts, avec au choix : plan ou vue aérienne.

Autre bon point, ce site intègre bien sûr les bus, les tramways et les cars Transisère, mais aussi les TER, qui offrent des relations rapides vers Echirolles, Gières, Pont de Claix. Bien que ces relations n'aient pas la fréquence des bus ou tramways, elles permettent une réduction appréciable du temps de trajet dès qu'on se trouve dans la bonne tranche horaire. (Rappelons que ces TER sont utilisables avec un titre de transport TAG). Il prend aussi en compte les réseaux urbains de grandes villes du département.

Malgré l'efficacité et la rapidité du logiciel de recherche d'itinéraire, il reste nécessaire, une fois le résultat obtenu, de se repérer sur les plans : le logiciel propose quelquefois des itinéraires complexes ou utilisant des lignes ayant une très faible fréquence de circulation. Il est alors plus avantageux de faire quelques centaines de mètres à pied pour simplifier un trajet en réduisant les correspondances.

A noter que le calculateur d'itinéraire du site *transisere.fr* a peu d'intérêt : il fonctionne comme *itinisere.fr*, mais en se limitant aux liaisons Transisère !

Voyons maintenant le site récemment mis en service : **STATIONMOBILE.FR** (accessible aussi par le site **TAG.FR**)



Nous l'avons testé sur les fonctions transport en commun (on peut choisir aussi le vélo ou la marche à pied). Ce site est limité géographiquement et ne peut obtenir d'itinéraires, par exemple, pour St Pierre de Chartreuse ou Villard de Lans.

L'interface permet d'utiliser une carte interactive, d'une utilisation assez intuitive, en complément de la saisie de l'adresse. Mais dès la première utilisation, on est surpris par la grande lenteur pour obtenir une réponse.

Les réponses, très complètes, proposent plusieurs combinaisons de lignes et comprennent, comme sur le site *itinisere.fr*, les TER, les Transisère, mais ... s'il donne les horaires pour aller à Voiron, il propose ensuite pour aller autour de Voiron la marche à pied en oubliant les services de bus du Pays voironnais, ce qui est inacceptable : ou bien il indique toutes les possibilités disponibles, ou bien il ne donne pas de réponse. A noter que les tracés sont indiqués sur la carte mais ceux qui représentent les lignes de transports en commun ne suivent pas le tracé réel, ce qui nuit à la lisibilité de l'information.

Le site multiplie parfois les combinaisons jusqu'à l'absurde : par exemple, pour aller de la gare SNCF à la gare routière, une des propositions est d'aller prendre le tram B à l'arrêt Palais de justice pour revenir ensuite à la gare SNCF, proposition que les usagers trop peu familiers des lieux auront du mal à éliminer.

En conclusion, les calculateurs d'itinéraires qui nous sont proposés dans la région grenobloise sont des moyens très intéressants pour préparer son déplacement. Ils permettent de découvrir des possibilités de parcours qu'une simple consultation des plans ne permet pas toujours d'identifier mais il ne faut surtout pas utiliser *stationmobile.fr* pour sortir de Grenoble.

Et il est hautement conseillé de visualiser ensuite sur le plan des réseaux les parcours proposés pour éviter des détours inutiles.

Mais pourquoi y a-t-il deux sites différents pour l'agglomération grenobloise ?

Dans ce périmètre, les sites *itinisere.fr* et *stationmobile.fr* sont en concurrence sans que le second, plus récent et limité à l'agglomération, soit plus performant. Cette concurrence de deux sites développés et maintenus avec de l'argent public, constitue un gaspillage de moyens. Au lieu de maintenir deux sites pour la seule agglomération grenobloise, il vaudrait mieux renforcer l'efficacité (rigueur dans les mises à jour, carte interactive, information sur les tarifs...) d'un site comme *itinisere.fr*, qui concerne l'ensemble du département.

Se déplacer dans la région

Pour se déplacer en transports publics dans la région, il y a les TER, les cars Transisère mais aussi les cars des départements voisins, les lignes de cars mises en place pour les régions voisines (les cars LER de la Région PACA), des liaisons directes vers les aéroports, comme la ligne AEROCAR vers l'aéroport de Genève, ce qui complique la recherche d'information.

Pour les liaisons TER, on a le choix entre l'information traditionnelle avec les fiches horaires et les sites Web.

Les fiches horaires se trouvent facilement dans les gares directement concernées, et sont téléchargeables sur le site ter-sncf.com/Regions/Rhone_Alpes.fr. La présentation varie suivant les régions, celle choisie par Rhône-Alpes comporte un plan de la relation, bien utile pour se repérer.

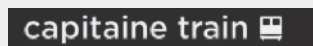
Certaines fiches sont plus complexes, les horaires de la semaine et ceux du week-end sont alors sur deux tableaux différents. On peut regretter l'absence de fiche interrégionale pour des relations comme Grenoble - Aix en Provence ou Bourg en Bresse – Dijon, et l'édition de fiches séparées donnant chacune des informations partielles pour des relations comme Lyon – Valence – Avignon – Marseille.

Pour les sites web, on a le choix entre :

- le site SNCF Voyages



- son concurrent Capitainetrain



- et le site TER de la région Rhône Alpes



Si voyages-sncf.com donne le prix du billet, information utile quand une proposition concerne une liaison TGV (mais sans tenir compte des réductions, comme celles obtenues avec la carte OÙRA par exemple) il a le redoutable inconvénient de limiter les propositions à deux correspondances.

Essayez d'aller de Vif à Chamonix un après-midi : SNCF voyages vous proposera de partir à 17h14, alors que vous avez aussi des possibilités (avec plus de deux correspondances) à 13h14 et 15h14.

Et il ne donne pas toujours toutes les solutions possibles ! (cf ADTC infos décembre 2012, page 18).

Mieux vaut utiliser le site ter-sncf.com/Regions/Rhone_Alpes.fr qui n'est pas limité par le nombre de correspondances et possède des fonctions intéressantes avec la grille horaire qui permet de faire apparaître rapidement les différentes relations dans une journée.

Mais c'est le site des Chemins de Fer Fédéraux Suisses, cff.ch, qui est le plus complet et qui est très facile d'utilisation, il donne rapidement

les réponses y compris pour des trajets en France, avec tous les détails sur les trains empruntés, comme les arrêts intermédiaires.



Le site des chemins de fer Allemands, bahn.de, qui a une interface accessible en français,

est aussi très performant et donne en plus la possibilité de trouver les trains acceptant les vélos.

Hélas, ces sites se limitent aux liaisons ferroviaires ou desservies par les cars TER.



Pour les autres relations, l'utilisateur doit d'abord trouver quelle est l'autorité organisatrice ou qui est le transporteur permettant le trajet souhaité. Aucun site ne reprend pour la région Rhône-Alpes, l'ensemble des informations, trains, cars, bus ...

Il y a bien plusieurs secteurs de Rhône-alpes qui disposent de sites efficaces avec toutes les informations multimodales, comme mobisavoie.fr en Savoie multitud.org, qui couvre l'Ain, la Loire, le Rhône et le Nord-Isère. Mais encore faut-il les connaître !

Il est incompréhensible qu'un site ne soit pas développé à l'échelle de Rhône-Alpes et notre Région est en retard puisque sur les 22 Régions métropolitaines, 15 disposent déjà d'un tel site !

Les informations en situation perturbée

11

En cas de situation perturbée, retard, déviation inopinée ou coupure de ligne, l'utilisateur est particulièrement demandeur d'une information aussi précise que possible. Cela fait partie des principales attentes formulées dans les enquêtes de satisfaction.

Sur le réseau TAG, les mêmes informations sont diffusées par différents moyens :

- sur le site internet tag.fr, la rubrique infotrafic liste les perturbations en cours (incident, neige, manifestation, mouvement social, ...) ou prévues (travaux, ...) consultables ligne par ligne. L'outil Mobitrans donne accès aux temps d'attente en temps réel à l'arrêt de son choix.

- les différentes rubriques du site internet sont également disponibles depuis un téléphone portable disposant d'un accès à internet, dans une interface adaptée à ces appareils nomades. On peut citer également l'application mobile Stationmobile qui donne accès aux perturbations, sous une autre forme.

- infotrafic peut également être consulté par téléphone au 0805 409 509 (appel gratuit depuis un poste fixe) 7j/7 et 24h/24.

- à toutes les stations de tram des « boîtiers d'information voyageurs » (BIV) indiquent en temps réel l'attente avant les deux prochains tramways. Lors de perturbations en cours ou prévues s'y ajoutent des messages et des indications phoniques. Ces outils fonctionnent plutôt bien même si, en ce qui concerne les temps d'attente, ils ont tendance à ne plus fonctionner lors de certains types de perturbations (coupure de ligne non-prévue par exemple).

- à différents arrêts de bus importants d'autres afficheurs indiquent les temps d'attente, mais trop souvent ces écrans donnent des indications plausibles mais fausses, cassant ainsi la confiance dans l'ensemble des afficheurs.

On peut également recevoir des informations ciblées sur un parcours par SMS ou courriel en s'inscrivant sur le site *stationmobile.fr*. L'information vient directement à l'utilisateur qui n'a pas nécessairement besoin d'aller la chercher.

Le réseau Transisère a fait des progrès ces dernières années et continue à en faire. Le site internet *transisere.fr* diffuse les perturbations prévues et, dans certains cas, les perturbations en cours... quand elles sont connues : cela va des difficultés de circulation à cause de la neige à la suppression d'une course suite à une panne, etc.

Un espace personnel sur ce site permet aussi d'enregistrer les lignes souhaitées et de pouvoir être informé par SMS ou par courriel de ces perturbations. En ce qui concerne l'attente en temps réel, Transisère est en train de déployer, aux principaux arrêts, des bornes électroniques qui donneront une information dynamique qui fait défaut aujourd'hui.

Les Transports du Pays voironnais disposent d'un système d'alerte par SMS en cas de perturbation importante en cours, ou prévue, sur telle ou telle ligne.

Sur le réseau TER, l'information en situation perturbée est théoriquement disponible dans les gares, munies d'afficheurs électroniques. Elle est également diffusée sur internet : on y trouve les informations sur les perturbations prévues (travaux, mouvements sociaux, ...) et les événements inopinés perturbant le trafic.

Gares & Connexions En direct de Grenoble

Des sites comme *gares-en-mouvement.com* permettent de consulter les tableaux des départs et arrivées comme si on était dans la gare, mais les usagers déplorent un manque de fiabilité de ces informations.

Une application mobile TER regroupe la recherche d'horaires et d'itinéraires, l'information sur les perturbations prévues ainsi que l'affichage en temps réel des départs et arrivées. Des alertes par SMS sont également proposées aux abonnés TER.

En guise de conclusion

Partout en France, on assiste à une multiplication des systèmes d'information, avec une prise de conscience pour prendre en compte l'information multimodale. Cette multiplication, imposée par la loi SRU, profite du développement des moyens informatiques, et des applications pour Smartphones commencent à apparaître. Et les évolutions prochaines seront sans doute de baser les résultats sur des informations en temps réel au lieu de données théoriques.

Mais notre Région reste bien à la traîne avec l'absence de système au niveau régional.

Pour les déplacements dans l'agglomération grenobloise, on reste perplexe devant l'arrivée du nouveau produit *stationmobile.fr* lancé par une intense communication, qui se trouve en concurrence frontale avec le système existant *itinisere.fr*.

Et si ce nouveau site a un design moderne, des extensions intéressantes avec des pages Facebook ou l'émission de tweets, il donne des résultats décevants avec de nombreuses propositions aberrantes et de surcroît sur un territoire restreint, à contre-courant de l'évolution générale d'extension au niveau régional des systèmes d'informations multimodaux.

Tweets facebook Tweets facebook Tweets

Avant de se lancer dans une course à la modernité, il faut déjà se donner les moyens de mettre en œuvre avec rigueur les moyens d'information de base (quel contraste entre les tweets de Stationmobile et l'absence de mises à jour des fiches horaires par manque de moyens des services du Conseil général !) et de fiabiliser les nouveaux systèmes avant de les mettre à disposition du public.

Ensuite, l'information, qui est absolument nécessaire pour développer l'usage des transports publics et qui s'adresse à un public hétérogène, doit être multiforme, allant des informations traditionnelles sur support papier, téléphoniques ou en agence, aux systèmes informatiques avec le Web ou les Smartphones, qui permettent de développer complètement les informations multimodales.

Enfin, l'information multimodale doit dépasser les frontières administratives des différentes Autorités Organisatrices de Transport, avec une réelle coordination pour que les responsables travaillent avec comme unique objectif, de bien informer le public. Il y a encore du travail !

*Dossier rédigé par François Lemaire et Sylvain Blanchard,
en collaboration avec Jean-Yves Guéraud et Christophe Leuridan*

Au sens de la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) le Grésivaudan a l'obligation de réaliser un PDU dans les 3 ans suivant la création de son Périmètre de Transport Urbain (PTU).

Quelle démarche pour le Grésivaudan ?

La méthodologie des premiers PDU a été conçue pour les grandes agglomérations. L'intérêt pour les PDU grandissant avec les années, la méthodologie fut adaptée aux territoires des villes moyennes comme le Pays voironnais. Par contre il n'existe pas de méthodologie pour un territoire comme le Grésivaudan qui se distingue, entre autre :

- par l'absence d'une ville centre sur un territoire de près de 100 000 habitants
- par sa situation entre deux agglomérations avec une forte attractivité de l'agglomération de Grenoble
- par un territoire comportant des zones de montagne, des secteurs à caractère périurbain, voire rural et contraint par trois coupures (voie du chemin de fer, l'Isère et l'autoroute)

D'entrée, une large place a été donnée à la concertation

Afin de rassembler les points de vue à la fois des habitants et des élus, le PDU s'inscrit dans une démarche de concertation dès le lancement du projet. L'objectif, étant de jauger le ressenti et les attentes de chacun en diversifiant la participation et la réflexion citoyenne. Ainsi, six réunions réparties sur l'ensemble du territoire ont été organisées.

Un bilan de la concertation a été communiqué à tous les participants. Si les habitants de la vallée et ceux des zones de montagne ont exprimé des attentes différentes, des attentes communes sont apparues entre les habitants du plateau du Touvét et ceux de la vallée concernant le covoiturage, les parcs relais, la matérialisation des zones pour de l'autostop organisé, etc.

Un pré diagnostic

Parallèlement aux réunions de concertation un pré diagnostic a été réalisé. Il servira à alimenter la rédaction du cahier des charges d'appel d'offres relatif à la réalisation de l'étude du PDU.

A partir des enseignements du pré diagnostic, voici quelques sujets qui apparaissent importants pour le PDU du Grésivaudan :

- Répondre aux enjeux liés à l'énergie, au climat et à la préservation de l'environnement. Le PDU est le volet transport du plan climat / énergie.
- Promouvoir une organisation plus urbaine du territoire moins dépendante de la voiture particulière et en lien avec les réseaux de transports collectifs
- Optimiser l'organisation et l'usage des différents réseaux de transports collectifs
- Engager une mobilisation et des actions concrètes en faveur des modes actifs en intégrant, en outre, la politique vélo actuellement à l'étude
- Adapter la voirie à ses différents usages en la partageant mieux entre les modes de déplacements
- Promouvoir de nouveaux usages partagés de la voiture (autopartage public et privé, autostop organisé, covoiturage, etc.). Orientation importante pour un territoire peu dense et très motorisé
- Travailler avec les territoires limitrophes sur des orientations communes ou complémentaires en matière de déplacements
- Prendre en compte la problématique spécifique des déplacements liés au tourisme, aux loisirs et au transport de marchandises.

La suite

Durant l'année, l'étude se poursuivra par la réalisation d'un diagnostic approfondi permettant de déterminer les principaux enjeux pour l'élaboration des scénarios.

Comme le prévoit la loi, un rapport environnemental sera réalisé, visant à identifier, décrire et évaluer les incidences probables de la mise en œuvre du PDU.

Bertrand Christian

Un nouveau parking relais au Sud de l'agglomération

Ce 25 février, le Comité syndical du SMTC a donné une suite favorable à la demande de la Commune de Vif d'aménagement d'un parking relais (P+R).

Actuellement, une part importante d'automobilistes se rabat sur la ligne 17 aux arrêts situés à Vif : en moyenne 60 par jour en semaine, auxquels s'ajoutent 50 passagers déposés en voiture (enquête origine-destination 2011).

Un P+R non gardé d'une capacité de 90 places, dont 2 réservées aux PMR, et comportant 2 MétrovéloBox sera aménagé au lieu-dit La Valonne, à 200 m de l'arrêt Masségu accessible aux PMR. Une aire de dépose minute est aussi prévue. Un budget de 200 000 € a été réservé pour l'achat du terrain et l'aménagement du P+R.

Christian Cotte

Des Métrovélos dans les P+R pour les abonnés TAG

Le Comité syndical du 25 février a aussi décidé de permettre aux titulaires d'un abonnement TAG déposant leurs véhicules en P+R gardés et à leurs passagers, de disposer de Métrovélos à la journée.

Qu'on se le dise !

Christian Cotte

Tout sur le réseau TAG

En décembre 2012, pour s'adapter aux nouveaux horaires TER, certaines lignes ont vu leurs horaires modifiés :

- ligne 30 (Grenoble gare – St Egrève Gare) pour les correspondances en gare de St Egrève

- ligne 43 (Eybens La Grange du Château – Echirolles gare) pour les correspondances en gare d'Echirolles

- ligne Flexo 1 (Venon Le Chapon – Gières gare – Gières le Chamandier) pour les correspondances en gare de Gières.

La ligne 55 (Sassenage Maladière – Seyssinet-Pariset Village) a fait l'objet d'une « optimisation », en clair une diminution de la fréquence le 7 janvier avec un bus toutes les 17 min le matin et le soir, aux 30 min en journée, aux 45 min le samedi et à l'heure le dimanche. Pourtant les deux bus engagés sur la ligne le samedi auraient permis de maintenir une fréquence cadencée à 30 min.

Dans le même temps, un itinéraire unique pour la ligne a été adopté (certaines courses avaient un parcours différent dans Fontaine).

La ligne de tram C a vu ses horaires ajustés le 7 janvier 2013 tout comme la ligne 13 (voir article ci-contre).

Emmanuel Colin de Verdière

Après la mise en œuvre en 2010 d'un nouveau dispositif expérimental de suivi des bus pour améliorer la vitesse commerciale de la ligne 31, le SMTC s'est concentré sur les lignes 13 et 34.

Ces lignes ont fait l'objet d'un inventaire des difficultés rencontrées de bout en bout, qui sont de plusieurs types : des embouteillages récurrents, des intersections simples équipées de feux tricolores sans ligne de bus transversale, des intersections avec d'autres lignes de bus, et des carrefours complexes comme Chavant, V. Hugo ou Grand Place.

Améliorations de la prise en compte des bus...

Il s'est agi d'étendre à ces lignes 13 et 34 le système de prise en compte dynamique lorsque ces bus arrivent à une intersection gérée par feux tricolores, quels que soient les aléas de circulation. Pour l'instant, les contrôleurs des feux des 34 carrefours sur la ligne 13 et de 29 carrefours sur la 34 à Grenoble, Echirolles et Saint Martin d'Hères ont été reliés au système de prise en compte (certains sont encore en attente à Saint Martin d'Hères).

... de la voirie...

Par ailleurs, des améliorations ont été apportées à la voirie empruntée par ces bus.

Pour la ligne 13, une voie réservée a été créée rue A. Pupin (Village. Olympique) à

Grenoble (sur 130 m) devant l'IMT, rue A. Ferrier à Echirolles (sur 160 m) aux abords de la sortie de Caterpillar. Devant Alpexpo, les voies ont été redessinées et sécurisées pour empêcher que certains automobilistes audacieux ne dépassent les bus, les obligeant à ralentir.

Pour la ligne 34, une voie réservée a été créée sur 50 m rue L. Jouhaux devant l'arrêt du Lycée Argouges.

... et des arrêts

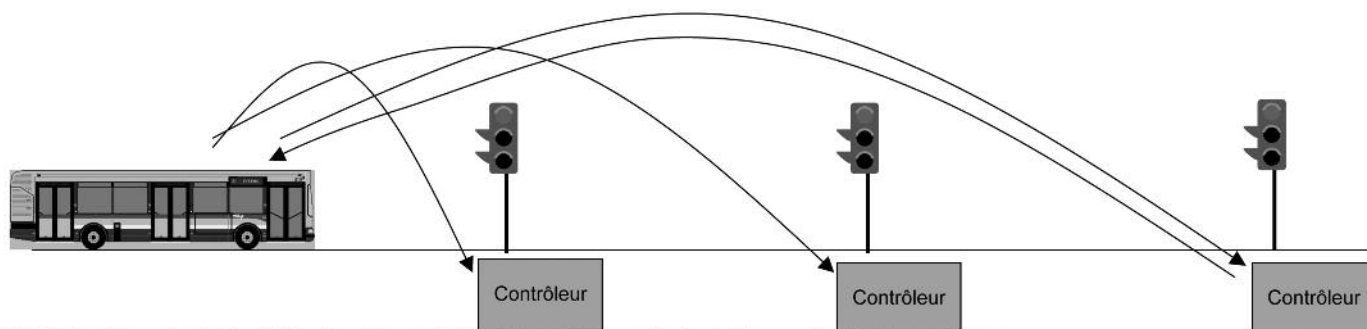
Sur les deux lignes, les arrêts communs Dr Martin vers le Nord, et V. Hugo vers le Sud ont été dédoublés et mis en accessibilité.

Des progrès à poursuivre

Actuellement, dans certains carrefours les temps nécessitent encore des réglages et des mises au point. Des gains sur les temps de parcours, 2 minutes en direction de la Luire et 1 minute au retour, ont déjà pu être pris en compte puisque les horaires de ces lignes ont été recalés le 7 janvier 2013. Des gains sont encore attendus lorsque le système sera totalement au point.

Enfin, début 2014, des appareils distributeurs de titres sont prévus aux principaux arrêts de ces lignes au centre ville.

Christian Cotte



SMTC / Direction générale déléguée à la mobilité et aux transports / service exploitation des réseaux

Se déplacer en TC entre le Grésivaudan et la Métro : de 0,50 à 8,60 € !

L'absence de coordination entre les Autorités Organisatrices des Transports (AOT) est source de perplexité pour l'usager, notamment en matière de tarifs.

Les liaisons inter-rives entre Le Versoud, Domène, Montbonnot et Meylan en sont un exemple emblématique. Depuis quelques années, plusieurs lignes de TC permettent ces liaisons :

- la ligne Grésivaudan G61 (Le Touvet – Crolles – Brignoud – Le Versoud - Domène – Montbonnot - Meylan) offre une liaison directe, mais avec une faible fréquence.
- les lignes Transisère EXP-3 (Le Champ Près Froges – Grenoble) et 6070 (Gières gare – Campus – inovalée – St-Ismier – ZI Bernin-Crolles – Bernin Cloyères) permettent de relier les deux rives en effectuant une correspondance à Montbonnot Pré de l'Eau.

Trois Autorités Organisatrices pour deux territoires

Deux territoires - la Communauté de Communes du Pays du Grésivaudan (CCPG)* et la Métro** - et trois AOT se partagent ce secteur : les lignes EXP-3 et 6070 dépendent du Conseil général de l'Isère, la ligne G61 de la CCPG, les lignes 41 et Chrono du SMTC**. Cependant, la ligne G61 roule à deux reprises sur le territoire de la Métro, à Domène et à Meylan.

Faute d'entente entre tous ces acteurs, le tarif d'un trajet unitaire varie de 0,50 € à 8,60 € pour des trajets comparables. Ainsi, pour aller de Domène à Meylan-Est en semaine, vous pouvez en effet prendre :

- la G61, qui effectue 15 courses par jour et par sens, pour 0,50 €,

- l'EXP-3 puis le 6070 à Pré de l'eau (respectivement 29 et 47 courses par jour par sens), pour 3,80 € si vous avez une carte OÙRA (de n'importe quelle sorte, même vide de tout trajet ou abonnement), mais 8,60 € = 2*4,30 € si vous n'en avez pas !

- En journée où la fréquence des lignes 6070, EXP-3 et G61 est faible voire très faible, il peut être plus rapide à une heure donnée pour 1,50 € d'aller de Domène à Meylan-Est en utilisant successivement les lignes 41 et Chrono (correspondance aux arrêts Bir Hakeim / Hôtel de Ville Grenoble).

Cette jungle tarifaire défie toute logique et est incompréhensible : un usager montant au Versoud dans l'EXP-3 paiera 3,80 € ou 4,30 € pour aller à Domène mais 0,50 € s'il demande un billet pour Montbonnot, pourtant plus éloignée. La même complexité se retrouve sur le prix des abonnements...

Cet exemple montre la nécessité d'aboutir rapidement à un syndicat unique des transports de la région grenobloise.

Emmanuel Colin De Verdier

*La CCPG couvre les Communes iséroises en amont du Versoud et de Montbonnot.

** Grenoble-Alpes-Métropole, dont le territoire s'arrête à Domène et Meylan, a délégué sa compétence transport au SMTC (Syndicat Mixte des Transports en Commun) dont le réseau est exploité par la TAG

Résumé des différents tarifs

0,50 € : ticket en Grésivaudan, y compris dans les cars Transisère, qui permet la correspondance.

1,50 € : ticket dans la Métro sur le réseau TAG comme dans les cars Transisère, qui permet la correspondance.

3,80 € : ticket Transisère deux zones, avec carte OÙRA, qui permet la correspondance mais seulement entre lignes Transisère.

4,30 € est le prix du ticket Transisère deux zones sans carte OÙRA, sans correspondance possible.

Le tram E a eu chaud

On a pu craindre l'annulation de l'arrêté préfectoral de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) de la ligne E, suite au recours devant le Tribunal Administratif (TA) déposé par un collectif de riverains de Saint Egrève et Saint Martin le Vinoux. Certes, les autres recours jugés précédemment avaient tous été rejetés. Mais le 16 octobre 2012, le rapporteur du TA a demandé l'annulation de la DUP, au motif que le dossier d'enquête publique n'avait pas pris en compte les nuisances dues au chantier ni l'augmentation du bruit pour les riverains : comme le tram occupera le milieu de la chaussée, les voitures circuleront plus près des habitations.

Et le juge administratif suit souvent les réquisitions du commissaire...

Le SMTC a aussitôt porté de nouvelles pièces à la connaissance du tribunal. Lors d'une nouvelle audience, le 18 décembre, le rapporteur a estimé au vu de ces documents que la DUP n'avait plus lieu d'être annulée. Et le Tribunal Administratif a finalement rejeté les requêtes en annulation dans son jugement du 15 janvier 2013.

Les riverains qui avaient engagé le recours ont été fort dépités, mais tous ceux qui sont convaincus qu'une ligne de tram améliore la qualité de vie se réjouissent de ce que la voie est désormais libre.

Bruno Vigny

Des opportunités à saisir pour le Sud grenoblois

Transports au CG38 : un départ non remplacé

Nicolas Fontaine a quitté ses fonctions de Directeur des transports au Conseil général de l'Isère pour rejoindre la Région PACA en décembre 2012. L'ADTC regrette qu'il ne soit à ce jour toujours pas remplacé.

Monique Giroud

Dans sa séance du 10 décembre 2012, le comité syndical du SMTC a décidé

- d'intégrer l'hypothèse du prolongement de la ligne E à Pont de Claix dans les scénarios 2014-2030 en cours d'élaboration,
- d'engager au premier semestre 2013, la phase de concertation préalable pour le prolongement de la ligne A à Pont de Claix Flottibulle,
- de solliciter les avis des communes de Pont de Claix et d'Echirolles, du Conseil régional Rhône-Alpes et du Conseil général, concernés par l'interface avec la desserte TER et Transisère, sur les modalités de la concertation.

C'est là un signe fort pour le développement de deux axes structurants de transport en commun pour toute l'agglomération grenobloise.

Il faut aussi compter avec des évolutions prochaines sur la voie ferrée Grenoble-Gap qui passe par Pont de Claix, Jarrie, Vif et Monestier de Clermont, avec le remplacement attendu depuis plusieurs années du système de signalisation à partir de Vif, et le déplacement de la gare de Pont de Claix hors du périmètre de protection des risques technologiques (donc nécessairement à Flottibulle qui deviendra un pôle multimodal).

En prolongement, et si les élus régionaux et les élus locaux, à leur niveau de responsabilité, le veulent vraiment, d'autres avancées

importantes pour la desserte de tout le Sud grenoblois dans les prochaines années pourraient aussi être décidées. L'opération conjointe pourrait être de grande ampleur :

- électrification de la ligne Grenoble - Gap jusqu'à Vif,
- remise en état et électrification de la voie ferrée Jarrie - Vizille (propriété du Conseil général),
- doublement de la voie ferrée entre le Rondeau et Jarrie.

Rappelons que le 10 avril 2008, le Conseil régional a voté son Schéma régional des services de transports où figure au chapitre 3-1 l'objectif 7 (page 49) : projets et mesures de modernisation et d'investissement dans les infrastructures ferroviaires. « Il s'agit de réaliser les études ou travaux de modernisation du réseau ferré pour développer les services TER : ... - ligne Grenoble - Jarrie - Vizille château (Région partenaire, horizon 2020) ».

Les infrastructures doivent ainsi être mises à niveau pour rendre possible un ensemble d'hypothèses :

- faire circuler des TER jusqu'à Vif et Vizille (ce que la voie actuelle entre Jarrie et Vizille ne permet pas), ou au moins jusqu'à Jarrie
- faire circuler des trams-trains à partir de la ligne E jusqu'à Vizille et Vif, si le choix du tram-train est fait le moment venu par l'AOT qui sera en charge des déplacements
- faire circuler plus de trains de fret jusqu'à Vizille (actuellement arrêtés à St Martin le Vinoux) pour éviter le transport sur route par camions.

Il restera à choisir entre plusieurs possibilités. Cela nécessite que les engagements soient pris pour les infrastructures en cette année 2013 au Conseil régional, et au Conseil général. Le bon moment est venu pour engager l'amélioration de la desserte du Sud grenoblois par les transports en commun ferroviaires.

Texte : Christian Cotte

Photo : J. Gimel

Photomontage : S. Blanchard



Un tram-train à Vizille ?

Le Conseil général de l'Isère (CGI) a organisé le 24 janvier 2013 un comité des lignes Transisère EXP-1 (Voiron - Grenoble - Lumbin), EXP-2 (Voreppe - Grenoble - Vizille), EXP-3 (Grenoble - Domène - Le Champ Près Frogès) et 6020 (Grenoble - Saint Ismier - Crolles).

Ligne EXP-1

La ligne reste très fréquentée avec des périodes de saturation :

- le matin du Voironnais vers Grenoble et de Grenoble vers Crolles,
- le soir de Monbonnot vers Grenoble et du polygone scientifique vers le Voironnais.

Suite à l'expérimentation de 2011, le CGI a prévu une option avec dix cars à deux ponts pour l'EXP-1 dans son appel d'offres pour renouveler l'exploitant des lignes Express à l'horizon septembre 2013. Il serait préférable à notre avis que cette ligne qui passe toutes les 5 à 10 min en heure chargée soit assurée par des cars articulés, qui permettent des temps de montée / descente identiques aux véhicules actuels.

Ligne EXP-2

La possibilité de reporter le terminus de la gare de Voreppe à Centr'Alp est à l'étude. Elle nécessite la réalisation d'une traversée de la D1075 avec contrôle par feu pour les cars dans le sens Voreppe - Centr'Alp. L'ADTC soutient cette idée et souhaite sa réalisation au plus tôt : cette prolongation offrirait aux salariés de Centr'Alp habitant Voreppe, Le Fontanil, St-Egrève et St Martin le Vinoux une possibilité attractive, de se rendre à leur travail en transports en commun.

Ligne EXP-3

La ligne a été renforcée ces dernières années. Le matin en direction de Grenoble, pendant 1h30 l'intervalle entre les cars a été réduit à 10 min en 2011. Mais le soir pour les retours, il n'y a que 4 courses à 10 min d'intervalle et dès 17h30 les usagers ont des difficultés à trouver une place.

L'ADTC demande donc au CGI d'ajouter

quelques courses. Ce qu'il ne semble pas envisager pour l'instant. En effet, le nombre de courses devrait être augmenté jusqu'à une cadence de 10 min et si le service offert reste encore insuffisant, il faudra mobiliser des cars de plus grande capacité.

A ce sujet, nous avons demandé un rendez-vous à Didier Rambaud vice-président Transports du CGI.

Ligne 6020

Au début du comité de lignes, l'étude de la limitation de la 6020 à la place de Verdun, avec abandon de la desserte directe de l'hyper-centre de Grenoble et de la gare, a été annoncée. Cette limitation, déjà étudiée en 2010 et stoppée grâce à la mobilisation des usagers, et des communes est inacceptable pour l'ADTC.

En augmentant le temps de transport et les aléas, les correspondances imposées dissuadent rapidement une fraction importante des usagers. On l'a vu en 1990 avec le rabattement de la ligne 9 sur le tram B à Grand Sablon, et en 2006 lors de la limitation des lignes 21 à la place de Verdun et 23 à Neyrpic-Belledonne. Pour les usagers de la 6020, il y aurait même une pénalité supplémentaire : le titre de transport Transisère ne permet pas la correspondance avec le réseau TAG.

Emmanuel Colin de Verdière

Le réseau Transisère figé pour cause de neige

Ce lundi 11 février, le Conseil général a arrêté complètement le réseau Transisère en invoquant l'alerte orange météo et les « restrictions de circulation mises en place par la Préfecture », qui pourtant ne concernaient que les cars scolaires et ceux sans équipements spéciaux (pneus neige ou chaînes).

Même si l'on comprend, qu'à la rigueur, le trajet de certaines lignes soit modifié pour éviter des tronçons difficiles, il est inadmissible que des lignes empruntant des axes majeurs et déneigés, comme les Express, soient interrompues toute la journée. Au nom de la sécurité, cette mesure a mis sur la route de nombreuses voitures, dont les conducteurs sont souvent moins prudents ou moins aguerris que les conducteurs d'autocars.

Le jour où de nombreux automobilistes voudraient laisser leur voiture et où la Préfecture recommande « privilégiez les transports en commun », ces derniers doivent être au rendez-vous !

Les automobilistes qui ont essayé les réseaux TAG ou TER ont été plutôt satisfaits. Mais ceux qui ont attendu en vain un autocar ou se sont retrouvés sans moyen de transport au sortir du train, n'auront pas envie de recommencer de sitôt. Ce manquement à la continuité du service public est une occasion perdue de faire préférer les transports en commun.

Christophe Leuridan

Travaux entre Grenoble et Lyon

Des travaux de Renouveau Voie Ballast (RVB, voir article bulletin 134 page 18) seront effectués entre Mars et Juin 2013 entre Lyon et Saint-André-le-Gaz, impactant les lignes Lyon-Grenoble et Lyon-Chambéry.

La SNCF a souhaité privilégier les TER au détriment des TGV limités à Lyon pour partie.

A la différence du Sillon Alpin, la ligne ne sera pas totalement coupée sauf de 22h à 6h pour faire les travaux de nuit. Les premiers et derniers trains seront remplacés par des autocars.

En journée, les trains roulant un peu plus lentement nécessiteront des adaptations d'horaires.

Les travaux se dérouleront en trois phases qui se recoupent, créant sept périodes avec des fiches horaires différentes. Elles seront disponibles en gare sous format A4 avec des codes couleur pour les différencier.

Une page Internet dédiée est accessible à partir du site TER Rhône-Alpes et des SMS seront envoyés aux abonnés de la ligne.

La SNCF met en place un tarif préférentiel à 5 euros pour les 4 mois de travaux dans les consignes collectives vélos (Lyon Jean Macé, La Verpillière, L'Isle d'Abeau, Bourgoin, La Tour du Pin, Rives, Voiron, Moirans, Voreppe), dans la limite des places disponibles. Des infos pour ces consignes vélos : N° vert 0800 30 20 16.

Nathalie Teppe

Deux fois par an, la Région Rhône-Alpes organise les comités de ligne, en partenariat avec la SNCF et RFF pour présenter les actualités des lignes et recueillir les demandes des usagers. Voici un résumé pour l'étoile grenobloise.

Suivant la tendance régionale, la fréquentation des TER sur les lignes qui nous concernent augmente encore cette année, posant parfois des problèmes de capacités que la SNCF s'efforce de résoudre en jonglant avec le matériel dont elle dispose.

Ligne Grenoble - Lyon

Des travaux sont prévus pour améliorer la ponctualité catastrophique de cette ligne dite « malade ».

Voici les nouveautés pour 2013 :

- Création de deux cars le samedi : Lyon Part Dieu 22h06 - Grenoble 23h35 (sans arrêt) et Grenoble 21h23 - Lyon Part Dieu 23h35 (via Bourgoin Jallieu et La Verpillière)
- Le train partant de Grenoble de 18h24 dessert Voiron
- Les trains partant de Lyon Part Dieu à 12h14 et 16h14 desservent La Verpillière tous les jours.

Voici les demandes exprimées pour 2014 :

- Créer des arrêts supplémentaires à La Verpillière
- Comblé le trou le matin entre 7h et 8h15 de la Bièvre vers Grenoble
- Remplacer par un train le car partant de Lyon à 23h10
- Faire circuler du lundi au samedi un TER au départ de Gières à 21h35 pour Rives 22h20. Ce TER était prévu dans les études du service 2012 mais n'a pas été engagé à cause des travaux entre Moirans et Saint André le Gaz en 2012.

Ligne du Sillon Alpin

Le Sillon Alpin s'étend de Valence à Annecy et Genève en passant par Grenoble et Chambéry. Il n'y a pas de nouveauté cette année en raison de la fermeture pour travaux de la ligne Valence - Grenoble. La partie

Grenoble-Chambéry sera également coupée en juillet-août pour terminer les travaux de signalisation.

Le service 2014 devrait comporter quelques améliorations :

- Création d'un 7ème AR entre Grenoble et Genève, avec départ à 20h de chacune des deux villes,
- Création d'un train périurbain au départ de Grenoble, desservant Brignoud vers 8h30,
- Circulation du Genève 16h42 - Grenoble 19h05 les samedis et dimanches
- Création d'un aller-retour Annecy 6h30 - Grenoble 8h et Grenoble 17h - Annecy 18h30

L'ADTC et les autres associations d'usagers veilleront à ce que l'intégration des futurs TGV ne pénalise pas les TER très appréciés et empruntés sur cet axe.

Ligne Grenoble - Gap

Un comité de ligne s'est enfin tenu en janvier 2013, après plus d'un an sans réunion. Hélas, pas de nouveautés.

Une pré-étude de signalisation conduite par RFF indique que pour 10M€, un Block Automatique à Permissivité Restreinte permettrait de s'affranchir des limites actuelles en nombre de trains imposés par la réglementation.

A votre écoute

L'ADTC Grenoble se doit d'être un relais efficace entre les usagers TER, la Région et ses partenaires. Même si elle n'obtient pas tout, la plupart des améliorations citées dans cet article sont les fruits de ses demandes. Nous vous encourageons à nous contacter à l'adresse contact@adtc-grenoble.org, à participer aux réunions de la commission Transports en Commun (voir dates en dernière page) ou aux comités de ligne annoncés dans vos gares.

Nathalie Teppe

TER : des transferts sur route ? une mauvaise idée !

Des pressions venant des différents acteurs (Etat, Régions, RFF, SNCF) du transport ferroviaire se multiplient pour transférer sur route, en clair sur des cars, les TER desservant des zones peu denses. Ces transferts seraient justifiés par des raisons écologiques et économiques.

Cette démarche est contraire au souhait des usagers du TER et de leurs associations. La Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) dont l'ADTC est membre, a souhaité baser sa réflexion sur des données objectives et a demandé à trois experts de comparer trains et cars sur des bases homogènes. Leurs conclusions mettent à mal plusieurs idées reçues ⁽¹⁾.

Le point de vue de l'utilisateur

La comparaison est faite entre un autorail diesel X73500 et un autocar standard de 55 places.

1. Le car offrirait le même confort ?
Le train offre un espace 1,8 fois supérieur au car !

2. Le car serait aussi rapide que le train ?
La vitesse moyenne des TER effectuant des services omnibus est rarement inférieure à 60 km/h, celle des cars atteint difficilement 40 km/h.

3. Le car serait aussi fiable que le train ?
Le car est soumis aux aléas de la circulation routière contrairement au train et est plus sensible aux aléas climatiques.

De manière générale, les usagers ressentent comme une dégradation le transfert sur route. L'expérience montre une perte importante du nombre d'usagers lors des transferts sur route de 50% en moyenne.

Le point de vue économique et écologique

4. Le coût d'exploitation de l'autorail serait prohibitif ? Sur la base de données ouvertes à tous, les experts ont évalué - hors coûts d'infrastructure - le coût d'un autorail à

7 €/km pour 81 places contre 1,8 €/km pour un car de 53 places. L'écart de coût 1 à 3,9 n'est plus que de 1 à 2,6 une fois, rapporté au nombre de places offertes, et est encore moindre en cas d'affluence : un train peut accepter quelques voyageurs supplémentaires debout ou assis par terre, tandis qu'un car doit être doublé dès que le nombre de voyageurs excède le nombre de places assises.

5. L'autorail serait énergivore ? La consommation d'un autorail est de 56 l aux 100 km contre 33 l aux 100 km pour un car. Mais comme un car transporte moitié moins d'usagers, la consommation par usager est pratiquement la même. Et il faut tenir compte de la consommation des usagers qui évitent l'autocar et prennent leurs voitures, alors qu'ils auraient pris le train. En fait, dès qu'il y a une dizaine de voyageurs dans l'autorail, le transfert sur route est en moyenne contre-productif d'un point de vue énergétique.

L'alternative au train mal rempli n'est pas l'autocar mal rempli, c'est le train mieux rempli !

En Rhône-Alpes

Quelques « petites » lignes sont dans l'œil du viseur pour des transferts sur route, mais tout aussi absurde, des transferts en heures dites « creuses » sur des lignes plus importantes sont imaginés.

L'ADTC s'opposera à ces transferts contre-productifs.

Emmanuel Colin De Verdier

(1) L'étude complète est disponible sur le site de la FNAUT : www.fnaut.asso.fr

Fête des Lumières !

Le Samedi 8 Décembre 2012, j'ai accompagné un ami au train spécial "Fêtes des Lumières" prévu à 23h37 à Lyon Perrache pour Grenoble. Ce train, parti avec 10 minutes de retard, était composée d'une UM3 (Unité Multiple de 3 éléments) à deux niveaux comportant 990 places assises au lieu de l'UM2 de 660 places initialement prévue.

La SNCF a été bien inspirée d'ajouter une rame puisque les deux premières étaient déjà pleines à 23h37, quand est arrivé un flot de voyageurs venant de Part-Dieu par TGV. Il s'agissait probablement d'usagers n'ayant pas trouvé de place dans le car régulier de 23h10 ou d'usagers qui s'étaient trompés de gare.

Ayant pour ma part voyagé dans des TER2N en Unités Simples bondés le samedi matin même, et le lendemain en début d'après-midi, en heures dites « creuses », j'ai trouvé que cette fois, la SNCF a très bien géré la situation ! J'ai appris par la suite qu'elle avait affrété des autocars au cas où cette UM3 n'aurait pas suffi.

En revanche, sur la ligne Lyon - Saint Etienne, la SNCF a été dépassée par le succès de l'opération.

Voici donc un exemple de services destinés aux événements sportifs et culturels dans la Région où l'effort paye et reste à poursuivre en tenant compte des retours d'expérience.

Nathalie Teppe

Calendrier des commissions

Transports en Commun (18h30)
8 avril, 27 mai, 17 juin

Vélos et Piétons (18h30)
15 avril, 3 juin, 24 juin

ADHÉREZ à l'ADTC

Adhésion "Une personne"	12 euros
Adhésion "Couple"	16 euros
Adhésion "Étudiant"	2,5 euros
Adhésion "Petit revenu"	2,5 euros

ADTC INFORMATIONS

Vente au numéro	3,50 euros
Abonnement annuel sans adhésion	14 euros

Abonnement + Adhésion : faire le total

L'ADTC sur internet

<http://www.adtc-grenoble.org>
www.facebook.com/adtc.grenoble
Pour vous abonner à notre lettre
électronique mensuelle, ou pour
toute information :
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

Photo de couverture : J. Gimel -
photomontage : S. Blanchard
Vignettes : Logos Itinéraire,
StationMobile, Tag, TER Rhône-Alpes ;
Photos : P. Zanolla, F. Lemaire

Revue de presse

Pollution oblige, les Pékinois sont invités à rester chez eux

Pékin a de nouveau pulvérisé ses records de pollution atmosphérique, les 12 et 13 janvier derniers, avec des niveaux 30 à 40 fois supérieurs aux seuils de recommandation de l'Organisation mondiale de la santé (OMS). Selon le centre environnemental municipal, qui rend désormais publics les niveaux de pollution heure par heure (voir JDLE) et dont le site n'a pas résisté à l'affluence, les particules fines PM 2,5 (particules dont le diamètre est inférieur ou égal à 2,5 micromètres) ont dépassé 900 microgrammes par mètre cube le 13 janvier alors que la valeur-guide de l'Organisation mondiale de la santé s'élève à 25 µg/m³ sur 24 heures et que le danger est réel dès 300 µg/m³.

Ce 14 janvier, les taux étaient redescendus à 350 µg/m³ mais l'état d'alerte reste maintenu jusqu'au 16 janvier, en raison de l'absence de vent. Alors qu'un épais brouillard enveloppe le ciel de la capitale chinoise depuis le 11 janvier, le centre d'alerte sur la pollution a conseillé aux Pékinois de ne pas sortir de chez eux et de ne pas utiliser leur voiture en raison des risques accrus d'asthme et de maladies respiratoires, indique l'agence de presse Xinhua. Dans les hôpitaux, de nombreux patients se plaignent d'insuffisance cardiaque et respiratoire. Selon l'OMS, une exposition prolongée aux PM 2,5 accroît également les risques de cancer du poumon.

Stéphane Senet
Journal de l'environnement
14 janvier 2013

L'agglomération de ROUEN bousculée dans ses habitudes de déplacements suite à la fermeture imprévue d'un pont

L'impact de sa fermeture impliquait donc de réagir rapidement et de mettre en œuvre des actions coordonnées propres à limiter l'engorgement du réseau aux heures de pointe et en particulier à inciter les usagers qui le peuvent à délaissier leur voiture pour effectuer les déplacements quotidiens. Les acteurs chargés des transports ont communiqué pour rappeler les dispositifs existants en matière de TC, services publics de location de vélos, covoiturage et la situation exceptionnelle les a contraint à les renforcer, y compris en donnant un gros coup d'accélérateur à des projets qui n'auraient été développés que plus tard et progressivement sans cet accident. Ainsi, la

Communauté de Rouen Elbeuf Austreberthe (CREA) a amélioré l'offre de TC sur les principales liaisons régulières et sur la ligne de transport à la demande, des tarifs privilégiés pour les nouveaux abonnements souscrits cette fin d'année ont été proposés, 3 000 places supplémentaires en parkings-relais, accessibles gratuitement par les détenteurs d'un titre TC, ont été mises en place avec une signalétique spéciale.

L'efficacité de ces mesures peut déjà être constatée : une hausse globale de 8% (soit 15 000 voyages supplémentaires par jour) de la fréquentation des TC, si l'on se rapporte à la même période de l'année précédente, qui profite avant tout aux liaisons expresses, axe structurant Nord/Sud du tramway – dit «métro-bus» à Rouen – et lignes de bus en site propre, accompagnée par une augmentation significative des demandes de vélos en location et de l'utilisation des parkings-relais.

Tranflash CERTU
déc. 2012 / janv 2013

**TGV Est : deux gares distantes
de... 20km**, construites en pleine
campagne, pour la modique somme de
156 M€ ! Impossible ? C'est pourtant la
situation à laquelle risque d'aboutir
l'improbable imbroglio autour de l'implan-
tation de la gare TGV Lorraine sur la ligne à
grande vitesse Est.

Tout remonte aux années 1990. Il faut choisir un site pour accueillir une gare entre Metz et Nancy. Deux lieux distants de moins de 20 km étaient en compétition : Vandières (Meurthe-et-Moselle) et Cheminot-Louvigny (Moselle). A Vandières, les voyageurs auraient pu rejoindre Metz ou Nancy par TER. Dossier pas retenu. Résultat, une gare a été construite sur le site de Cheminot-Louvigny (Moselle) qui n'est pas relié à une ligne de train régionale. Il faut donc affréter des bus pour permettre aux voyageurs de rejoindre les villes voisines ce qui leur coûte chaque année des centaines de milliers d'euros. Du coup, selon la Cour des Comptes, «malgré le choix de Cheminot-Louvigny, le projet d'implanter une gare à Vandières, mieux desservie, n'a pas été abandonné». Une nouvelle gare devrait ainsi voir le jour à Vandières, rendant celle de Cheminot-Louvigny inutile...

Le Parisien
13 février 2013