



**Véloroutes et voies vertes :
le plaisir de voyager autrement**

dossier central : pages 9 à 12

N° 136 - Juin 2013 - 3,50 euros



***Cars Transisère saturés :
renforcer l'offre
ou dissuader l'usage ?***

Zoom page 3

***Plan piétons :
montrer ce qui
est à deux pas***

Page 4



***DSP : le SMTCC
renouvelle sa
confiance à la
Semitag***

page 14 & 15

BUS2015

EDITORIAL - Travaux publics : bien conduits, nécessaires, utiles ou futiles ?

Le mot de la nouvelle directrice de publication

Après plusieurs années de bons et loyaux services, l'ADTC remercie Christian Cotte pour ses fonctions de directeur de publication de l'ADTC Infos qu'il n'a pas souhaité poursuivre. J'ai donc la lourde tâche de reprendre le flambeau.

Un sujet vous interpelle ?

Un aménagement dans votre quartier ?

Une expérience du quotidien ?

Le bulletin de l'ADTC se doit de refléter le quotidien et les contributions de tous nos adhérents.

N'hésitez donc pas à nous soumettre vos idées d'articles ou, mieux encore, à participer à la commission bulletin.

Nathalie Teppe

De nombreux travaux sont en cours ou en projet dans la région grenobloise. Ils occasionnent inévitablement des nuisances, et rendent difficiles certains déplacements en coupant momentanément des voies ferrées, routières ou cyclables. Le riverain ou l'usager prendra son mal en patience si ces travaux sont un mal nécessaire et temporaire pour un bien durable. Mais trop souvent, ces travaux sont mal pensés, mal dimensionnés, voire contestables.

Anticiper sur la suite des travaux : lorsque des travaux ne peuvent être faits en une fois, tenir compte d'une phase ultérieure est une question de bon sens et d'économie de fonds publics. Ainsi, le projet de prolongement du tram B sur la Presqu'île est compatible avec un futur franchissement voies ferrées au nord de la gare de Grenoble. A contrario, l'autoroute A49 fait obstacle au doublement intégral de la voie ferrée Grenoble - Valence, à cause du pont-rail de la Sône dimensionné au gabarit voie unique ; et les coupures de cette ligne auraient duré moins longtemps si la première phase de modernisation du Sillon Alpin Sud avait intégré la mise au gabarit des tunnels avant l'électrification.

Anticiper sur l'évolution des besoins et des moyens : lorsqu'on ne génère pas de nouveaux « besoins » par un étalement urbain non maîtrisé, une voirie surdimensionnée, ou un mauvais choix d'implantation d'équipements publics, la tendance de fond est maintenant que l'usage de la voiture diminue et la fréquentation des transports publics augmente. Pourtant, le Conseil général de l'Isère (CGI) a récemment passé à 2 fois 2 voies l'axe routier de la Bièvre construit en 1994, où le trafic est faible ; et sur deux voiries où cela ne résoudrait pas le problème des bouchons, il prévoit de passer à 2 fois 2 voies un tronçon de RD1091 à St Barthélémy de Séchilienne dans le secteur de l'Île Falcon, ou

envisage de cofinancer l'élargissement de l'A480. Dans le même temps, le CGI manque de ressources financières pour renforcer les lignes Express saturées, envisage de réduire le parcours d'autres lignes pour faire des économies, et remplace des tronçons de voie ferrée par du macadam dans la Bièvre. Et à une échelle dépassant le seul département de l'Isère, que penser de l'agitation pour l'A51, alors que c'est la voie ferrée Grenoble-Gap qui aurait plus besoin d'attention ?

Nécessaire, utile ou futile ? Alors que la réalisation de plusieurs passerelles piétons-cycles inscrites dans le réseau cyclable d'agglomération semble reportée aux calendes grecques, on trouve les moyens pour créer sur le Polygone scientifique deux « places » imaginées par les architectes, dont les chaussées surdimensionnées risquent de dégrader les cheminements des vélos et des piétons.

En période de vaches maigres, les investissements devraient être concentrés sur des mesures modestes mais efficaces. Les passerelles manquantes faciliteraient grandement les déplacements à pied ou à vélo, qui ont une belle marge de progression devant eux. Un nombre relativement important de carrefours pourraient être équipés d'une prise de compte prioritaire des bus aux feux, et les couloirs bus pourraient être plus nombreux : ces mesures améliorant la vitesse commerciale des TC ont un retour sur investissement rapide.

En conclusion, on aimerait que le critère rapport utilité / coût prime dans les décisions, et que les usagers soient écoutés en amont des projets pour améliorer les projets et mieux gérer la période de travaux.

Christophe Leuridan et Monique Giroud

Sommaire

- P 02 Editorial – Travaux publics : bien conduits, nécessaires, utiles ou futiles ?
- P 03 Transisère : succès, carences et enjeux
- P 04 Un futur plan piéton d'agglomération ?
- P 05 Retour sur un drame
- P 06 Le stationnement des vélos...
- P 07 Travaux sur les digues et déviations
- P 08 Région urbaine grenobloise : les établissements en modes actifs !
- P 09-12 VVV : véloroutes et voies vertes en France et en Europe
- P 13 Choix modal et les freins au changement
- P 14-15 Nouvelle DSP pour la SEMITAG et projet de nouveau réseau TAG
- P 16-17 Chasse aux autocars à Grenoble : l'Isère suivra-t-elle le mauvais exemple de l'Hérault ?
- P 18 Substitution par cars de Grenoble - Valence : premier bilan
- P 19 Le pôle multimodal de Moirans
- P 20 Revue de presse

Conseil d'administration

L'ADTC a tenu son Assemblée générale annuelle le jeudi 21 mars dernier.

Le Conseil d'Administration (CA) réélu, comporte désormais 23 membres : les 18 membres du CA sortant rejoints par 5 nouveaux membres (Bernard Bouzon, Marianne Gibert, Jean-Pierre Grison, François Lemaire, Jacques Mangeot).

Deux de ces nouveaux membres ont rejoint le Bureau qui est composé de : Monique Giroud présidente, Antoine Jammes, et Jean-Yves Guéraud vice-présidents, Emmanuel Colin de Verdière secrétaire, Bernard Bouzon, secrétaire-adjoint, Philippe Zanolla trésorier, Michel Barnier, François Laugier, François Lemaire et Nathalie Teppe, membres.

Transisère : succès, carences et enjeux

L'annonce par le Conseil général de l'Isère (CGI) du projet de raccourcir la ligne 6020 (voir p.16) a motivé une lettre ouverte au président du CGI et une pétition. Ce problème est très emblématique, mais ce n'est pas le seul sujet que l'ADTC a abordé lors d'une récente rencontre avec le vice-président Transports D.Rambaud et la Direction des Mobilités.

Saturation des lignes Express

Nombre d'usagers rencontrent des difficultés récurrentes en heure de pointe, notamment sur les lignes Express 1 Voiron - Lumbin, et Express 3 Champ Prés Froges - Grenoble. Des cars complets passent sans s'arrêter, ou ils s'arrêtent mais la cohue des passagers refoulés faute de places fait perdre du temps aux arrêts.

Le CGI ne prévoit de déployer aucun moyen supplémentaire pour résorber cette saturation, car la fréquence de ces lignes est déjà élevée et Transisère fonctionne à budget constant. La mise en œuvre du marché public des lignes Express, qui prévoyait l'introduction de cars à 2 niveaux, est reportée au plus tôt à septembre 2014.

Améliorations possibles à coût constant

L'ADTC a identifié plusieurs mesures qui peuvent avoir un impact positif non négligeable pour les lignes à forte fréquence. Ces mesures, citées en page 16 de ce bulletin, ne concernent pas que la ligne 6020 :

- réduire et fiabiliser les temps de parcours (notamment sur les lignes 6070 et 6020), en optimisant les temps de battement et en créant des couloirs bus partout où c'est possible,

- gagner du temps aux arrêts en installant des distributeurs de billets Transisère et TAG aux stations à forte fréquentation,

- améliorer plus systématiquement la gestion des feux : priorités bus, flèche clignotante pour le tourne-à-droite.

Sur ce dernier point, le CGI n'a pas eu de réponse à sa dernière demande à la Ville de Grenoble concernant une amélioration possible des feux Lyautey / Bistesi, et l'ADTC n'a pas eu de réponse à sa question sur le fait que les dispositifs de déclenchement des feux par les cars Transisère ne sont pas compatibles avec ceux des bus TAG.

Complémentarité TER - Transisère

Quelques lignes Transisère ont un trajet parallèle à une ligne TER cadencée : en les affectant au rabattement sur la gare la plus proche, le CGI pourrait, moyennant une correspondance dont l'horaire peut être optimisé, améliorer la fréquence et le temps de trajet à coût constant.

Information des voyageurs

Itinisère est un outil de recherche d'itinéraire et d'horaires relativement efficace (à part quelques petits bugs), mais nous ne voyons pas l'intérêt du doublon entre StationMobile et Itinisère. Nous avons alerté le CGI sur les carences trop fréquentes des dispositifs d'information des voyageurs :

- les horaires fournis par Itinisère, les fiches papier, les fiches à télécharger, et les affiches aux arrêts, ne sont pas toujours cohérents,

- à de nombreux arrêts, fiches horaires absentes ou périmées, malgré de nombreuses réclamations des usagers,

- le plan du réseau ne permet pas de situer précisément l'emplacement des arrêts,

- l'information sur les tarifs n'est pas toujours fiable... y compris dans Isère Magazine.

Quelles perspectives ?

Les collectivités ne peuvent certes pas faire de miracle avec des budgets serrés, mais en améliorant le fonctionnement, elles peuvent renforcer l'offre là où c'est nécessaire tout en maîtrisant les coûts, et ainsi rendre acceptable, dans un deuxième temps, une augmentation progressive du prix des titres de transport.

Monique Giroud

Bien vu !

Sur les quais rive gauche comme sur le haut de la place Lavalette, le stationnement sauvage le soir sur les trottoirs et les bandes cyclables est dénoncé et combattu par les adhérents de l'ADTC depuis... un certain temps. Il est assez réconfortant de voir que cette « incivilité » vient d'être rendue impossible sur le haut de la place Lavalette, par... du stationnement autorisé et payant, aménagé en bordure de ces mêmes trottoirs ! Soigner le mal par le mal en quelque sorte. De fait, les voies se trouvent rétrécies, ce qui n'est pas sans effet aussi sur la vitesse des véhicules. Une bonne solution qui a mis du temps à sortir et ne demande qu'à être reproduite maintenant sur le reste des quais rive gauche côté rivière. Merci.

Christian Cotte

Ils l'ont fait !

Nous avons appris que le SMTC a décidé de démonter des lignes de trolleybus et d'y consacrer un budget de 500 k€.

A l'inverse, depuis plusieurs années, nos voisins lyonnais et genevois, investissent dans cette technologie et développent leur réseau de trolleybus.



Trolleybus tricaisse à Genève

Texte : Nathalie Teppe
Photo : William Lachenal

Un futur plan piéton d'agglomération ?

Autour de Grand-Place, ça marche pour les piétons

De petits travaux destinés aux piétons ont été récemment effectués dans le secteur de Grand' Place : angle Esmonin – Reynoard (sous le pont routier menant à Grand' Place Alpexpo), angle avenue de l'Europe – Innsbruck, l'entrée de la rue Dodero. Pour les non-initiés, il n'y a apparemment là que des travaux d'accessibilité. Mais en réalité, avec ces opérations ponctuelles qui s'ajoutent à d'autres déjà réalisées, c'est le schéma des circulations piétonnes datant de la création du quartier de Villeneuve des années 70 qui s'efface. Aussi étonnant en effet que cela puisse paraître aujourd'hui, la conception initiale des déplacements avait exclu de créer des trottoirs le long des voiries automobiles entourant le quartier de Villeneuve. Les piétons devaient emprunter des cheminements hors voirie à l'écart de la circulation. Mais cette intention louable s'était heurtée à des inconvénients majeurs : les cheminements étaient peu lisibles, parfois tortueux, et comportaient des dénivellations avec escaliers impropres aux personnes à mobilité réduite et aux poussettes. Voilà pourquoi il a fallu revenir sur ce schéma et créer au fil des années des trottoirs le long des rues et des traversées au niveau de la chaussée. Avec ces réaménagements, et d'autres qui sont prévus, on met fin à la doctrine de séparation des espaces dévolus aux différents usagers de la voirie (piétons, cycles, voitures) au profit d'un partage de la rue.

Bruno Vigny

Le 29 avril dernier, la ville de Grenoble inaugurerait une nouvelle signalétique urbaine. 270 petits panneaux bleus destinés aux piétons et implantés sur les trottoirs indiquent une destination associée à un temps.

Ces panneaux ne définissent pas des itinéraires particulièrement aménagés pour la marche à pied mais donnent des indications de temps pour rejoindre les points particuliers du centre-ville, les sites courants et les axes verts. Près de 30 kilomètres de linéaires sont ainsi balisés.

L'intérêt du projet

En choisissant de communiquer sur les temps de parcours et non pas sur les distances, la signalétique se veut incitative. En effet, beaucoup de personnes ne pratiquant pas la marche à pied, surestiment fortement les temps de trajets, et ne font pas l'effort d'essayer d'autres modes des déplacements à cause de cette surestimation.

Or il y a beaucoup à gagner sur les déplacements de proximité puisque 38% des déplacements inférieurs à 3 kilomètres sont encore effectués en automobile, comme le montre la dernière enquête ménages déplacements. La nouvelle signalétique entend corriger cette aberration énergétique et environnementale.

Il y aussi un enjeu sanitaire à promouvoir les mobilités actives. Ce projet s'inscrivant dans la démarche du « réseau des villes-santé de l'OMS » et porté par la Direction Santé publique et environnementale de la ville de Grenoble, incite les habitants à 20 minutes d'exercice physique par jour pour retrouver une forme physique optimale.

Une évaluation scientifique de ce projet en terme de santé publique sera réalisée par un laboratoire de l'unité médicale sport et pathologie de CHU Sud en collaboration avec l'INPES.



L'avis et les souhaits de l'ADTC

Nous trouvons intéressante l'installation de cette signalétique mais déplorons que les indications des temps soient trop petites et de ce fait peu lisibles des piétons et des automobilistes. En effet les automobilistes bloqués dans les encombrements pourraient prendre connaissance de ces informations qui devraient les inciter à laisser leur auto sur un parking.

L'ADTC se réjouit de voir les déplacements piétons enfin pris en considération. Nous avons toujours pensé que ceux-ci constituent une part importante de la mobilité urbaine et qu'ils doivent donc bénéficier d'attention de la part des élus et des aménageurs... d'autant plus que les coûts pour les faciliter sont dérisoires par rapport aux coûts d'aménagement de voiries.

Nous souhaitons aussi que ce projet soit la première étape d'un véritable plan piéton ambitieux à l'instar de ceux proposés par les villes de Strasbourg ou de Genève.

Le prochain PDU en cours d'élaboration devrait intégrer des mesures pour les déplacements piétons et répartir de façon équitable l'espace entre les déplacements motorisés et les modes actifs, comme le préconise le guide de la voirie.

Texte et photo :
Philippe Zanolla

Retour sur un drame

Fin mars, un dramatique accident a eu lieu sur l'avenue des Martyrs coûtant la vie à une jeune cycliste se rendant sur son lieu de travail.

Notre bulletin n'a pas vocation à traiter des faits divers. Cependant, il nous semble important de revenir sur ce tragique accident pour en tirer des enseignements sur la cohabitation automobiles cycles en période de chantier.

Topographie des lieux

La presque île scientifique de Grenoble n'est pas un lieu anodin dans notre agglomération.

C'est tout d'abord une porte d'entrée importante de l'agglomération pour les transports en commun et les automobilistes travaillant dans le secteur Nord.

D'importants établissements high-tech associés aux nombreux laboratoires employant des élèves ingénieurs font qu'un nombre très important de cyclistes rejoignent quotidiennement ce lieu.

Enfin, les travaux actuels d'extension de la ligne B du tram perturbent les déplacements pour tous les modes.

Actions entreprises après ce drame

C'est dans ce contexte chargé que s'est déroulé l'accident entre la cycliste et un camion de chantier à l'intersection de l'avenue des Martyrs et de la rue Durand-Savoyat. Il ne nous appartient pas de rechercher les responsabilités de ce drame. Toutefois, plusieurs de nos membres fréquentant quotidiennement ce trajet avaient répertorié cet endroit comme l'un des points noirs du secteur.

C'est donc avec une émotion légitime mêlée d'une certaine colère que les cyclistes ont appris ce drame. Après avoir organisé une marche silencieuse regroupant environ un millier de participants en mémoire de la victime, les cyclistes se sont fédérés pour tenter de trouver des interlocuteurs fiables et attentifs à qui transmettre les demandes

d'améliorations dans la conduite du chantier et notamment lors de la mise en place de déviations nécessaires pour réaliser les travaux.

L'ADTC a participé à ces réunions qui ont tenté d'identifier les interlocuteurs intervenant sur ces chantiers, de lister les problèmes rencontrés et de proposer des solutions. C'est ainsi que nous avons pu prendre connaissance de plans de déviations et proposer des modifications pour que les cyclistes ne soient pas les plus pénalisés pendant ces phases de travaux.

Constats

Cette première étape nous permet de nous rendre compte que l'élaboration des déviations privilégie la fluidité des déplacements des automobiles sur la sécurité des déplacements des modes actifs. Preuve en est le curieux cheminement cycles mis en place depuis le 14 mai entre la rue Esclangon et la rue des Martyrs passant par le monstrueux carrefour de la rue Durand-Savoyat : entre montée, descente et cisaillement, les cyclistes sont gâtés !

D'autre part, cette zone de chantier fait l'objet d'une limitation de vitesse à 30 km/h qui n'est ni respectée ni contrôlée.

Ce qu'il resterait à faire

Même si les référents PDE du Polygone s'activent autour des réunions proposées par le chantier dans l'intérêt de leurs employés et étudiants, ces derniers n'en demeurent pas moins des usagers que l'ADTC pourrait légitimement représenter. Ce n'est pas souhaité par le STMC ici. C'est pourquoi nous déplorons que le suivi de ce chantier ne se fasse pas dans les mêmes conditions que celui du tram E, avec visites régulières de l'ADTC et des maîtres d'œuvre pour maintenir et sécuriser les cheminements des modes actifs.

Antoine Jammes et Philippe Zanolla

Concours « Allons à l'école et au collège à vélo » : les résultats

Malgré un printemps peu favorable à la pratique du vélo pour de jeunes cyclistes, le nombre d'établissements inscrits pour cette 10e édition a encore grossi : 40 (contre 30 en 2012 !)

Ainsi, 7926 élèves (soit 1300 de plus que l'an passé) ont été sensibilisés.

Cette année, deux établissements ont atteint le score imbattable de 100% !

Les 4 vainqueurs sont :

- pour les maternelles :
Mas des îles, Seyssins, 100%
- pour les élémentaires de moins 160 élèves :
Reymure, Vif, 100 %
- pour les élémentaires de plus de 160 élèves :
Romain Rolland, Saint-Martin d'Hères, 82 %
- pour les collèges :
Barnave, Saint-Egrève, 17%

Les résultats détaillés sont sur le site de l'ADTC.

Le vainqueur de chaque catégorie se verra remettre un trophée lors d'une cérémonie de remise des prix qui se déroulera au sein de l'établissement.

Les moyennes de cette journée : 60 % d'élèves cyclistes dans l'ensemble des écoles participantes et près de 10 % pour les collèges !

A noter : de plus en plus d'établissements comptent les élèves venus autrement qu'en voiture (trottinettes, à pied, en bus...).

Une belle preuve qu'un tel événement est l'occasion de sensibiliser sur tous les modes alternatifs à la voiture !

Anais Morize

Le stationnement des vélos... à l'intérieur

Le stationnement des vélos ... à l'extérieur

Pour arriver à une égalité de traitement en matière d'offre de stationnement pour les cycles sur les territoires des différentes communes, dont les élus n'ont pas tous les mêmes attentions à l'égard des besoins des cyclistes, la Métro a décidé de prendre elle-même la maîtrise d'ouvrage des réalisations de stationnement pour les cycles. La Communauté interviendra sur le stationnement de courte durée.

En clair, c'est la Métro qui va désormais installer les arceaux vélos, d'un modèle unique en U retourné, siglés avec le logo jaune Métro, aux emplacements souhaités par les Communes. Cette opération se réalisera en 2 tranches semestrielles chaque année.

Une première tranche 2013 permettra d'installer 244 arceaux, pour une dépense prévisionnelle de 61 000 €, sur les Communes d'Eybens (20), Grenoble (121), La Tronche (52), et Pont de Claix (51).

On ne peut que se réjouir de voir les possibilités de stationnement se développer sur l'agglomération, mais on peut regretter que la Métro n'ait pas fixé quelques critères, communs à toutes les communes, pour les lieux d'installation prioritaires des arceaux, pôles d'échanges de transport en commun, pôles commerciaux, services publics, établissements scolaires, établissements sportifs, parcs, etc.

Christian Cotte

Art & Bicyclette

Une exposition d'art contemporain originale sur le thème de la petite reine ... avec en prime une œuvre interactive à tester absolument. Musée Géo-Charles, Echirrolles Du 19 juin au 3 Novembre 2013.

Depuis le 20 février 2012, et pour toutes les demandes de permis de construire déposées après le 1er juillet 2012, des infrastructures sécurisées pour les vélos doivent être aménagées dans les constructions neuves à usage d'habitations ou de bureaux.

De même, des places de stationnement prééquipées d'une installation dédiée à la recharge des véhicules électriques doivent être prévues.

C'est le contenu de l'arrêté de cette date qui modifie les articles R-111-14-2 à R-111-14-5 du Code de la construction et de l'habitation.

Pour les vélos,

Dans son article 3, l'arrêté prévoit que l'espace destiné au stationnement sécurisé doit se situer de préférence au rez de chaussée du bâtiment, ou à défaut au premier sous-sol, et être accessible facilement depuis le point d'entrée du bâtiment.

Il doit posséder les caractéristiques minimales suivantes :

- pour les bâtiments à usage principal d'habitation, l'espace doit posséder une superficie de 0,75 m² par logement pour les logements jusqu'à deux pièces principales et 1,5 m² par logement dans les autres cas, avec une superficie minimale de 3 m²

- pour les bâtiments à usage principal de bureaux, l'espace doit posséder une superficie représentant 1,5 % de la surface de plancher.

Cet espace peut être constitué de plusieurs emplacements.

Et pour les véhicules électriques.

Par ailleurs, l'arrêté impose une installation de recharge, d'une puissance maximale de 4 kW par point de charge, pour les véhicules électriques, donc les Vélos à Assistance Electrique (VAE), dans ces espaces sécurisés devenus obligatoires.

Les maîtres d'ouvrage, les maîtres d'œuvre, les architectes, les bureaux d'études, sont soumis à ces exigences.

On peut leur recommander de ne pas se limiter à des surfaces aussi faibles.

Sur ce sujet du stationnement en intérieur, la FUB a édité un guide pratique d'une cinquantaine de pages, à usage des professionnels de l'immobilier pour la conception et l'aménagement intérieur de ces espaces, dans le neuf et aussi dans l'existant.

Christian Cotte

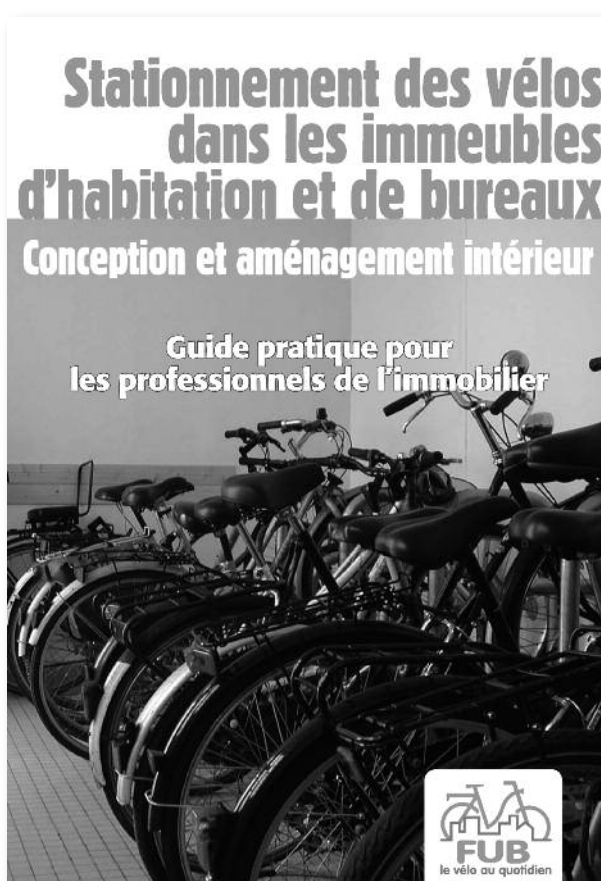


Photo : source FUB
<http://www.fubicy.org/spip.php?article157>

Dans le cadre du Plan Isère Amont, le SYMBHI* mène des travaux visant à protéger l'agglomération grenobloise et le Grésivaudan des crues de l'Isère. Du 22 avril au 30 juin 2013, ces travaux concernent les communes de Meylan et Montbonnot

À Meylan, la plaine de la Taillat abrite la base vie du chantier, sur le site des anciennes pépinières Paquet. Plusieurs chantiers ont lieu simultanément :

- mise en place d'enrochements,
- pose de palplanches,
- élargissement de la digue,
- aménagement d'un merlon de protection hydraulique du remblai de la Rocade Sud,
- aménagement environnemental du plan d'eau de la Taillat et du bras mort de Meylan.

À Montbonnot, la digue en rive droite de l'Isère est élargie sur plus d'un kilomètre en aval du pont de Domène.

Ces travaux entraînent la fermeture des digues entre le lac de la Taillat et le pont de Domène, ainsi que la fermeture du Chemin des Cantines / Chemin des Agriculteurs à tous les usagers excepté les riverains et les agriculteurs, en raison des nombreux passages de camions.



L'accès à la plage ouest du lac de la Taillat a été fermé par arrêté municipal.

Des déviations ont été mises en place pour tous par Inovalée Meylan – Montbonnot. Les cyclistes disposent également d'un itinéraire en rive gauche depuis le pont de Domène jusqu'au Domaine Universitaire.

Nous espérons que la remise en état de la piste cyclable en aval du pont de Domène sera faite soigneusement, dans la mesure où cette piste est un accès cyclable privilégié pour Inovalée Meylan et Montbonnot, Domène, Le Versoud, et pour la base de loisirs du Bois Français !

Christophe Leuridan

**Syndicat Mixte des bassins hydrauliques de l'Isère*

Rappel de la Loi

Si les Collectivités ne sont pas avares lorsqu'elles projettent des réalisations ou des rénovations de voiries urbaines, elles ne prévoient pourtant pas toujours les aménagements cyclables nécessaires et en tout cas obligatoires.

L'article 20 de la Loi LAURE du 31.12.1996, devenu l'article 228-2 du Code de l'Environnement, fait obligation, à compter du 01 janvier 1998, de mettre au point « des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe. »

Dans les faits, ces dispositions obligatoires sont souvent volontairement ignorées ou détournées lors de la conception des aménagements urbains par les maîtres d'œuvre et les bureaux d'études. Ils espèrent que des solutions compensatoires ou des motifs subjectifs leur dispenseront de s'y conformer.

Il faut savoir que les quelque 180 associations d'usagers cyclistes, et leur Fédération nationale, sont attentives au respect de cette disposition réglementaire. Plusieurs recours contentieux ont été gagnés devant les Tribunaux administratifs et Cours administratives d'appel, à Valence (juillet 2003), Lille (déc. 2003), Nantes (juin 2009), Brest (juillet 2009), Brignais le Comte (déc. 2011), Marseille (avril 2013). D'autres jugements sont attendus.

Christian Cotte



Plan des déviations (source Symbhi)

Challenge mobilité « au travail j'y vais autrement » : les résultats

Le 6 juin a eu lieu ce challenge régional, visant à inciter les salariés à tester des solutions alternatives à la voiture solo sur leur trajet domicile-travail et à valoriser les établissements ayant mis en place une démarche pérenne en matière d'écomobilité.

Record battu pour cette 3^{ème} édition régionale !

Dans la RUG², 115 établissements ont participé, (soit 50 de plus d'en 2012 !), avec un taux de participation de 47%. Plus de 198000 km alternatifs parcourus, soit l'équivalent de 32 tonnes de CO2 économisées.

Mentions spéciales :

- aux 11 établissements dans la catégorie de 1 à 49 salariés ayant atteint le score imbattable de 100%,
- aux 9 partenaires locaux de l'événement qui ont joué le jeu,
- au PDIE Presqu'île de Grenoble né le 16/04/2013 qui réalise un score impressionnant de 59% de taux de participation sur 12567 salariés sensibilisés.

Un rendez-vous à ne pas manquer !

Ces lauréats seront récompensés le 2 juillet à la CCI de Grenoble lors d'une cérémonie de remise des prix. Les acteurs de la mobilité viendront présenter les nouveautés : un temps d'échange en direct pour se déplacer autrement !

L'articulation des échelles régionale et locale semble avoir bien fonctionné. Localement, les partenaires sont chaque année plus investis. Citons la Communauté de Communes du Sud Grenoblois qui a pris en charge la communication auprès des établissements sur son territoire.

Nous remercions tous les partenaires qui ont permis le succès de cette nouvelle édition. Bravo aux participants qui font la réussite de cet événement et en route pour l'édition 2014 !

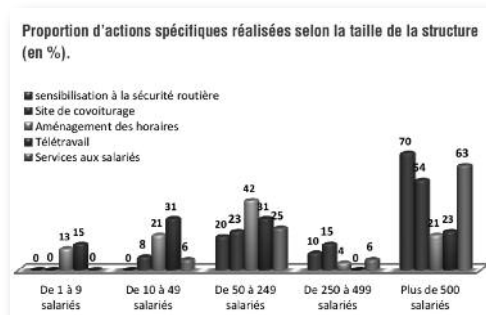
Céline Vert

1 Le classement régional sera publié le 25/06 sur la plateforme web dédiée à l'événement : www.challengemobilitte.rhonealpes.fr

2 Le détail du classement pour la RUG sera disponible sur notre site www.adtc-grenoble.org ou sur la plateforme web dédiée à l'événement (ci-dessus)

Quelques jours après le challenge mobilité « au travail, j'y vais autrement », le moment semble bien choisi pour faire un point sur l'actualité PDE-PDA dans la région grenobloise.

Dans le dossier central d'ADTC-infos n°129, nous regrettons que trop de PDE-PDA se limitent à une convention avec les exploitants des réseaux de TC. Le rapport 2011 de l'observatoire des PDE-PDA de la RUG indique en effet : « ...les taux de réalisation des actions PDE-PDA ont tous progressé depuis 2009, même si la majorité des référents PDE ou PDA reconnaissent ne plus engager de nouvelles actions ».



Ce constat mitigé contraste avec les initiatives d'un certain nombre d'établissements grenoblois. Voici quelques exemples à suivre.

Les stratégies

Installée sur la technopole Inovalée depuis de nombreuses années, la société Atos a déménagé sur le site de Bouchayer-Viallet, dans le centre-ville de Grenoble en 2012. Déménager un établissement qui compte près de 700 personnes n'est pas anodin et le pari est ambitieux : passer de +70% d'autosolistes à -de 20%. La place accordée au stationnement sur le site Les reflets du Vercors est faible contrairement à Inovalée...

Et c'est avec l'ADTC qu'ils ont choisi de préparer ce déménagement.

Bilan : un an après leur installation, Atos compte une part modale alternative d'environ 60%.

Pari gagné ?! Bienvenue à Grenoble.

Les ambitieux

Souvent portés en exemple en France, les établissements de la Presqu'île de Grenoble ont acquis une notoriété grâce à leurs PDE respectifs, d'une performance rarement égalée dans notre pays.

Mais pour aller encore plus loin : le 16 avril dernier, 15 établissements ont signé un PDIE (Plan de Déplacements Inter-Entreprises).

L'objectif : fédérer leurs actions pour aller toujours plus près de l'exemplarité !

Les dernières données récoltées à l'occasion du challenge mobilité leur attribuent une part modale alternative de 59% sur plus de 12500 salariés. Et ils n'ont pas dit leur dernier mot ! En 2014, c'est l'entité PDIE qui participera à l'événement. Un exemple à suivre pour d'autres zones d'activité.

Les challengers

Le cocktail transport est sans doute le favori de la Société Dauphinoise pour l'Habitat située à Echirolles. La SDH a d'ailleurs fêté le challenge mobilité 2013 autour d'un festin ! Cet établissement déjà très actif sur la question de la multimodalité est allé plus loin cette année en offrant un vélo pliant au gagnant de la tombola de l'entreprise. Un bon moyen de communiquer sur l'intermodalité pour les trajets domicile-travail.

Situé sur la Presqu'île de Grenoble, le Laboratoire de Physique Subatomique et de Cosmologie (LPSC) est l'un des fidèles participants du challenge mobilité.

Malgré les nombreuses difficultés de circulation liées aux travaux du tram B, le LPSC a toujours fait le choix du vélo. Ils ont d'ailleurs inauguré l'agrandissement et la rénovation de leur grand parking vélo il y a quelques mois. Investissement récompensé : lors du challenge mobilité, la part modale du vélo pour cet établissement était de 44% !

Cette année encore, l'entreprise Bull, située à proximité de la gare d'Echirolles, a participé au challenge mobilité, en mettant en place un grand nombre de moyens : campagne de communication interne soutenue, prêts de vélos, plans des réseaux distribués, itinéraires piétons et cycles conseillés, covoiturage et horaires TER proposés. La panoplie d'un champion !

La tendance annoncée dans le graphique 1 est étroitement liée à l'actualité interne et externe de l'établissement. Toutefois, la tâche reste plus rude pour les TPE-PME. Notons que certains établissements restent dans une démarche informelle de promotion des modes alternatifs sur les trajets domicile-travail et professionnels. Un PDE-PDA efficace informe, sensibilise et accompagne le changement modal avec l'aide de tous les acteurs de la mobilité qui, on l'espère, continueront eux aussi de soutenir les établissements...

Céline Vert

VV : « Véloroutes et voies vertes » en France et en Europe

L'approche des vacances d'été, et une rencontre avec le nouveau délégué départemental de l'AF3V (associations française pour le développement des véloroutes et voies vertes), sont deux bonnes raisons pour aborder un sujet rarement évoqué dans ADTC Infos : celui des Voies Vertes, habituellement plus associées au tourisme qu'aux déplacements. Mais le développement des voies vertes profitera tout autant aux usagers urbains quotidiens qu'aux touristes à vélo. Une petite visite guidée pour vous donner envie d'en savoir plus et... d'en profiter à vélo !

Phénomène de notre temps, l'utilisation du vélo se développe, tant pour une pratique de loisirs et de tourisme que comme mode de déplacement urbain ou interurbain sur de courtes distances, notamment avec l'essor de services comme Vélib, Vélov, ou Métro-vélo.

Le tourisme à vélo en chiffres

La distinction entre les différents types de cyclistes est floue et partiellement arbitraire, mais habituellement, on emploie les termes tourisme à vélo pour désigner les séjours et visites effectués à rythme tranquille, ou le vélo loisir. Le terme cyclotourisme désigne les randonnées plus sportives, une autre activité très populaire en France : la FFCT, avec ses 124000 adhérents, est la plus grande fédération cyclotouriste européenne.

La France occupe la 13e place dans le monde en matière de pratiques vélocipédiques. Seulement, pourrions-nous dire, car la France est aussi un des pays où l'on achète le plus de vélos par habitant, avec près de 3 millions de vélos neufs vendus pour la seule année 2012 (dont 22 % de vélos pour enfants). Et surtout, la France est le 2e pays européen de destination des touristes à vélo, juste derrière l'Allemagne.



Voie verte le long du lac d'Annecy.

Ainsi, en 2011, la France a accueilli 4 millions¹ de touristes qui ont fait tout ou partie de leur séjour à vélo, avec leur vélo ou un vélo de

Sources : étude « L'économie du vélo », Altermodal (2009) et rapport « Clientèles internationales du tourisme à vélo en France » (2011), deux publications Atout France – DGCIS - MN3V.

location. Ces séjours vélo ont généré au total 7,5 milliards d'euros de revenus dans les secteurs suivants : restauration et hébergement, transports, loisirs et autres services. 77 % de ces revenus correspondent à des visites à vélo d'une journée, les 23 % restant correspondant aux séjours itinérants de plusieurs jours à vélo, avec nuitées en hôtel, gîte ou camping. Ce qui ne vous surprendra peut-être pas, c'est que la grande majorité de ces touristes à vélo viennent d'« Europe du Nord » : 3/4 des « séjours vélo » en France sont faits par des touristes venant d'Allemagne, des Pays-Bas, de Grande-Bretagne, de Belgique ou d'Autriche.

Le tourisme à vélo vu du vélo

Plus qu'un loisir, comme le chantait Yves Montand, le vélo est aussi un moyen de vivre la liberté à l'état brut. Ce mode de voyage lent est un moyen de s'ouvrir à la rencontre, d'effacer les frontières et de vivre l'aventure.



Dans les Rocheuses au Canada.

Les véloroutes et voies vertes répondent à la fois à un besoin d'évasion et à une pratique utilitaire du vélo. De nombreuses expériences étrangères montrent le succès des itinéraires « longue distance », comme en témoigne la forte fréquentation de « Loire à vélo », ou « Donau Radweg » (le long du Danube). Moins connue, mais proche de Grenoble, il y a la Via Rhona encore inachevée, mais

dont un nouveau tronçon drômois a été récemment inauguré. A terme, la Via Rhona reliera le Léman à la Méditerranée. En France, L'AF3V promeut activement ce type d'aménagements.

Véloroutes, voies vertes : définitions

Les véloroutes sont des itinéraires pour cyclistes, à moyenne et longue distance, d'intérêt départemental, régional, national ou européen, reliant des régions entre elles et traversant les agglomérations dans de bonnes conditions. Leur longueur est supérieure à 80 km. Ces itinéraires sont partiellement sur de petites routes où le trafic est peu dense et plus lent que sur les grands axes.

Les voies vertes sont des aménagements réservés au trafic non motorisé d'au moins 12 km, conçus pour les piétons, cyclistes, rollers, personnes à mobilité réduite. Elles doivent être accessibles au plus grand nombre, sécurisées et jalonnées ; on doit pouvoir les parcourir sans entraînement physique (pentes limitées à 3 %).

Les véloroutes et voies vertes doivent constituer des voies d'entrée-sortie des agglomérations pour les habitants et pour les visiteurs extérieurs, les « cyclistes utilitaires » ou les touristes. Elles doivent aussi assurer un cheminement à l'intérieur de l'agglomération, desservant autant que possible les sites d'intérêt touristique et économique. Elles doivent donc s'insérer dans de véritables stratégies de déplacements urbains.

Le point de vue des participants au Congrès de Lille (2000) de l'AF3V : « Nous souhaitons voir se développer un réseau vert européen réservé aux usagers non motorisés. Ce réseau devra

combiner majoritairement des voies vertes, et dans une moindre mesure des routes à faible trafic et à faible vitesse, offrant à la fois des itinéraires continus de grande distance mais aussi un maillage local pour les déplacements de loisirs et de proximité. Il devra s'appuyer sur la mise à disposition de services (...) ».

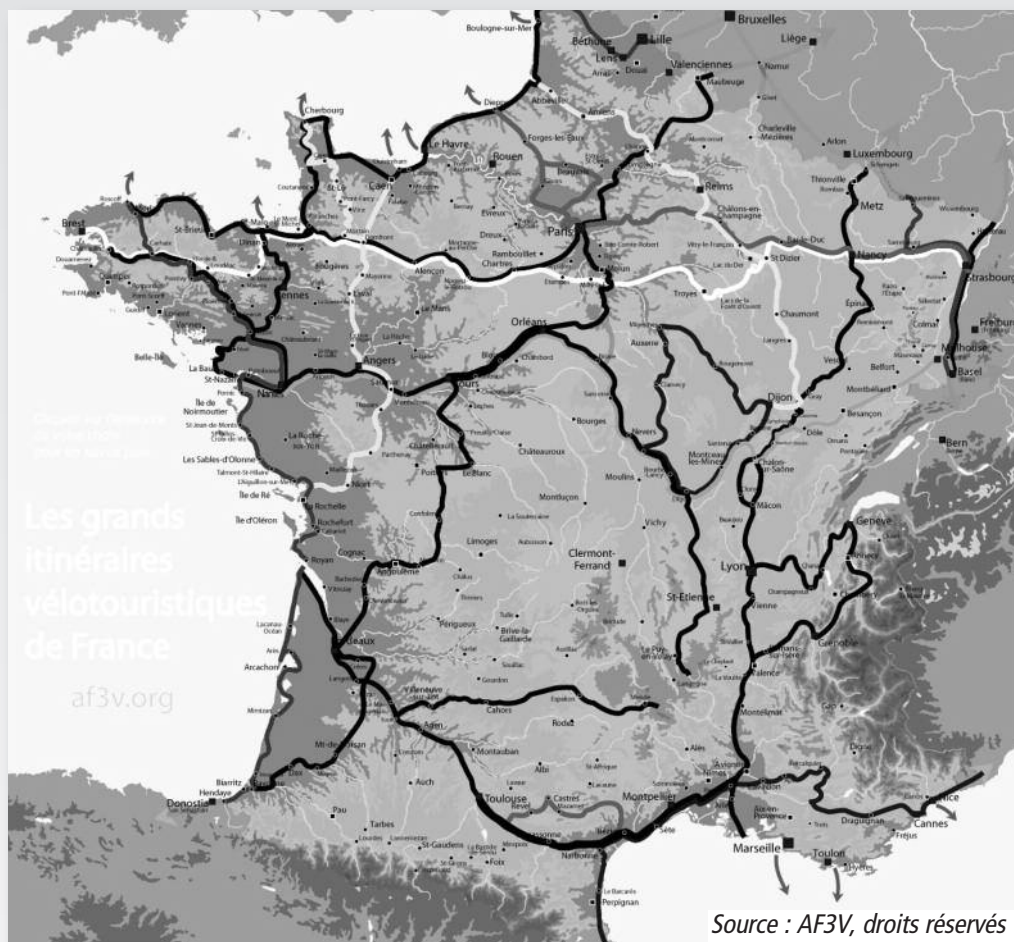


Schéma national VVV

Le réseau a été élaboré dans le cadre du XIIe plan et approuvé par le Comité interministériel du 15 décembre 1998. Il tient compte des propositions de différents partenaires, dont les associations AF3V et FFCT, et les collectivités territoriales. Le schéma national est financé par les Contrats de Plan Etat – Région. En France, plus de 500 itinéraires totalisant 6155 km sont présentés dans le Guide des véloroutes et voies vertes de France.

AF3V : le réseau des véloroutes (existant ou en projet).

Vous trouverez sur le site web de l'AF3V des renseignements très complets sur les tronçons de déjà réalisés, et sur les grands itinéraires en chantier. L'AF3V édite également un catalogue papier « Guide des voies vertes et véloroutes de France », qui décrit 250 itinéraires sécurisés, dont 27 voies vertes en région Rhône-Alpes (commande par voie postale, ou en ligne chez Cartovelo).



Enfin, si vous voulez découvrir l'Europe à vélo, la fédération européenne des cyclistes édite une carte des itinéraires Eurovelo (existants ou en projet) :

Aménagement des voies vertes

La largeur recommandée est de 3 à 5 m, auxquels s'ajoutent des accotements d'au moins 50 cm. Des dispositifs barrent l'accès des véhicules motorisés (sauf cas particulier : entretien, secours). Le revêtement n'est pas nécessairement du macadam, mais doit permettre aux usagers de rouler en toute sécurité, et rester praticable toute l'année. Il sera adapté en fonction du public à accueillir, et autant que possible respecter les normes d'accessibilité PMR. Enfin, ils bénéficieront d'un traitement paysager adapté au site.

La continuité d'une voie verte nécessite parfois de construire des passerelles piétons-cycles : ces ouvrages sont particulièrement appréciés lorsqu'ils permettent d'éviter un point noir ou de franchir une coupure (voie express, rivière,...). Près de l'agglomération grenobloise, on peut citer la récente passerelle de la Roize à Voreppe — cofinancée par le Conseil général (600k€), la Commune de Voreppe (220k€), et la Communauté de Communes du Pays Voironnais (30k€)— et les passerelles plus anciennes du Rondeau et de l'Ile d'Amour. Mais il en manque encore plusieurs dans l'agglomération grenobloise !

EuroVelo, the European cycle route network



La signalisation des voies vertes doit comporter :

- des panneaux de police conformes aux Code de la route (véhicules autorisés/interdits, éventuelle limite de vitesse,...)
- un jalonnement directionnel, de préférence conforme à une charte graphique homogène s'inspirant par exemple du jalonnement Eurovelo.

**Banquette
0.5m**



Voie verte le long du Rhône.

**Voie circulée
entre 3.m et 5m**



Passerelle de la Roize (2011)



Reprise de la chaussée avec pose de bordure VV2- Porte de France

... et entretien

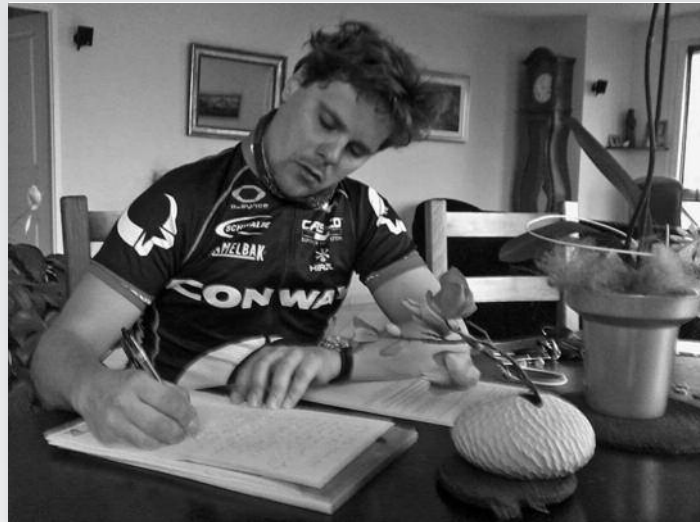
L'entretien concerne la « chaussée », (revêtement, traitement des remontées de racines, balayage, au besoin déneigement...), les accotements (nivellement, évacuation des eaux, débroussaillage et élagage), et les panneaux de signalisation et jalonnement.

Les Grenoblois ont pu constater que ce n'était pas forcément le plus simple, notamment lorsque la voie verte est tributaire d'une superposition de gestion. Ainsi, pour les berges de l'Isère, les responsabilités sont partagées entre Département, Communes et Syndicat des digues. La Métro intervient dans la réalisation des ouvrages (passerelle du Rondeau) mais pas dans leur entretien.

Pourquoi pas vous ?

Pas besoin d'être « sportif » pour se faire plaisir lors d'une balade à vélo sur les voies vertes. C'est une autre manière de découvrir une région, chacun à son rythme, ou en famille, en s'arrêtant dès qu'un site ou une rencontre retient notre attention. Et si jamais par chance une voie verte vous permet de faire votre trajet domicile-travail, vous serez peut-être surpris de voir combien il est agréable de passer par là à vélo au lieu de stresser dans un bouchon, sans compter que... ça ne vous prendra pas forcément plus de temps.

Témoignage de Bob, touriste hollandais, à l'occasion de passage à Grenoble en mai 2013, après une étape sur la Via Rhona :



Hier, j'ai pris la Via Rhona le long du Rhône. Le chemin est très bien indiqué, je savais toujours où j'étais, je ne me suis pas perdu. J'étais très content de ne pas avoir à partager la route avec les voitures et tout le trafic motorisé. Je pense que c'est une très bonne initiative pour le cyclisme en France. Dans le futur, j'espère qu'il y aura beaucoup plus de telles voies cyclables en France !

Alain Roea et Monique Giroud

Pour en savoir plus

- Association française véloroutes et voies vertes : <http://af3v.org> ; secrétariat national 30 avenue Eugène Gazeau, 60 300 Senlis. Délégué départemental Isère : Alain Roea
- Réseau européen des véloroutes <http://www.eurovelo.com>
- Via Rhona, du Léman à la Méditerranée <http://www.viarhona.com> ou <http://www.fleuverhone.com/Le-fleuve-demain/ViaRhona-du-Leman-a-la-Mediterranee>
- Guides du CERTU : www.certu-catalogue.fr
« Recommandations pour les itinéraires cyclables » en milieu interurbain, et « Recommandations pour les aménagements cyclables » en milieu urbain
- Autres exemples d'aménagements chez nos voisins européens : www.bruxellesmobilite.irisnet.be/articles/velo/amenagements-cyclables
- Photo extraite du blog de L.Arnoold : l'Amérique du Nord à vélo <http://odradek78.blogspot.fr>

Dans le cadre de la préparation du futur PDU de l'agglomération, un séminaire a été organisé par la Métro et le SMTC le 29 mars 2013, avec comme thème : « L'accompagnement au changement de comportement modal ».

Un des exposés concernait le travail de Xavier Brisbois, docteur en psychologie sociale sur le processus de décision dans le choix modal et le changement de comportement. Ce travail a été réalisé à partir d'enquêtes et d'interview d'usagers ou non usagers de la RATP.

Il nous a paru intéressant de faire partager aux lecteurs d'ADTC-infos quelques unes des conclusions de ce travail. ⁽¹⁾

Le premier enseignement retenu, c'est que le choix du mode de transport n'est pas en général rationnel : au lieu de reposer sur une analyse multicritères recherchant un optimum bénéfiques, il prend en compte des notions subjectives.

Ce chercheur a souligné les nombreux biais de perception, comme par exemple, le coût souvent sous-évalué de l'usage de la voiture, ou, pour une même durée de trajet, le temps en bus surévalué par rapport au même temps en voiture. La qualité symbolique a été aussi mise en avant : il est plus valorisant de se déplacer en voiture qu'en bus, on observe aussi cette différence entre le tramway et le bus.

Et un facteur déterminant est le poids de l'habitude et la difficulté à changer nos comportements.

Alors, compte tenu de ces constatations, comment favoriser le report modal ?

Parmi les pistes proposées par le chercheur, on peut citer :

- la communication sur les transports publics orientée vers l'agrément,
- renforcer l'information sur les temps de trajet,
- la valorisation de l'utilisateur pour donner une identité sociale forte à l'utilisateur des

transports publics, plutôt qu'une communication basée sur le seul critère de performance.

L'importance de la liberté de choix a également été mise en avant : on change plus facilement de mode de transport lorsqu'on l'a choisi et qu'on peut revenir en arrière au lieu d'y être contraint.

La résistance au changement

Mais la difficulté majeure est de lutter contre notre résistance au changement. Le chercheur propose alors plusieurs étapes pour se débarrasser de notre conditionnement ou de nos automatismes (on prend la voiture par réflexe dès que l'on veut se déplacer).

L'idée première est que si un jour on change de comportement (on a renoncé à la voiture) on diminue nos automatismes.

Cela commence par attirer notre attention sur le changement, comme par exemple, des communications du genre « le vélo c'est bon pour la santé », ou pour les transports publics « pas de difficultés pour se garer ».

Ensuite, pour susciter des changements de comportement, on peut offrir des tickets gratuits, organiser des animations pour réapprendre à circuler en ville à vélo (une des actions phares de l'ADTC), ou faire essayer de nouveaux modes de déplacement (l'opération Challenge mobilité du 6 juin va dans ce sens) de façon à « sauter le pas ».

Au final, il reste à fidéliser les nouveaux usagers et à ce stade, il ne faut pas décevoir par des aménagements cyclables mal conçus ou une mauvaise qualité de l'exploitation des transports en commun. L'ADTC est très attentive sur ces points.

François Lemaire

(1) L'ensemble des documents est téléchargeable à l'adresse suivante : http://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00556569_v1/

Consignes vélo dans les gares : y'a plus de place !

Quelle meilleure solution pour l'intermodalité que celle du vélo et du train ? Victimes de leur succès, les stationnements sécurisés gérés par Métrovélo aux abords des principales gares de l'agglomération sont saturés !

Pour accéder aux consignes vélos des gares de Grenoble (500 places), Gières (70 places) et Echirolles (70 places), il faut s'armer de patience.

Plus aucune place n'y est disponible. Il faut juste avoir la « chance » de passer au bon moment à l'agence de la gare pour espérer obtenir une place qui se serait miraculeusement libérée peu de temps avant !



Consigne collective de la gare d'Echirolles

Dans le cadre du Pôle d'Echanges Multimodal (voir brève page 19), la capacité de stationnement de la gare de Grenoble va passer de 500 places en consignes et 300 à l'extérieur à 1500 en consignes et 500 à l'extérieur (chiffres approximatifs selon le projet actuel).

L'ADTC estime d'ores et déjà que ce sera insuffisant.

Pour les autres gares, il serait souhaitable de doubler les consignes collectives, d'autant que la place autour des gares le permet.

Texte et photo
Nathalie Teppe

Extension du tram A à Pont de Claix Flottibule

La concertation préalable sur le projet d'extension de la ligne de tram A d'Echirolles Denis Papin jusqu'à Pont de Claix Flottibule s'est tenue du 18 mars au 18 avril.

L'ADTC a déposé un avis favorable à ce projet indispensable au maillage du réseau de Transports en Commun du sud de l'agglomération.

Trois points spécifiques étaient soumis à concertation :

1) Position du terminus : l'ADTC préconise une station parallèle à la voie ferrée afin de faciliter (en minimisant les distances) les correspondances avec les TER à la gare de Pont de Claix déplacée à Flottibule et avec les lignes de bus et cars qui circulent cours Saint André.

2) Insertion de la plateforme du tramway sur l'avenue du général de Gaulle à Pont de Claix : l'ADTC demande une plateforme en position centrale sur l'avenue. Ce choix permet d'éviter que la circulation du tram soit perturbée par les entrées et sorties de véhicules de parkings, immeubles ou locaux commerciaux.

3) Choix d'implantation de la station intermédiaire Grand Galet : l'ADTC privilégie un positionnement à mi-chemin des stations D. Papin et Flottibule.

Emmanuel Colin de Verdière

Le Syndical Mixte de Transports en Commun (SMTC) de l'agglomération grenobloise a validé lors de sa séance du 22 avril dernier le choix du groupement Transdev/Semitag pour exploiter le réseau TAG à partir du 1er juillet 2013.

Deux entreprises avaient remis une offre : le groupement Transdev/Semitag et Kéolis. La Délégation de Service Public (DSP) du réseau TAG couvre une durée de 7 ans et 6 mois, jusqu'au 31 décembre 2020.

L'architecture du réseau

Parmi les éléments majeurs proposés par cette DSP, on retiendra la mise en place d'un réseau « magistral » comprenant 5 lignes de tram et 7 lignes de bus Chrono circulant jusqu'à 1h30 du matin avec au moins un véhicule toutes les 10 minutes du lundi au samedi en journée. Trois de ces lignes Chrono seront des lignes de rocade. Ce réseau magistral couvrira 75% de la population de l'agglomération grenobloise.

Pour les horaires de soirée, l'ADTC se réjouit de l'extension au réseau bus d'un fonctionnement 7 jours sur 7 et a demandé que l'ensemble de ces lignes circule toutes les 20 minutes jusqu'à la fin de service pour rendre les correspondances crédibles. Du dimanche au jeudi soir, la fin de service pourrait être anticipée à 0h30.

Le réseau « secondaire » comprendra 20 lignes Proximo et 17 lignes Flexo. Les lignes Proximo seront desservies par des services réguliers. Sur les lignes Flexo, certains services seront « à la demande », par réservation téléphonique avec un délai de 2 heures, voire 1 heure sur certaines lignes. Pour les lignes Proximo, le dernier départ de chaque terminus doit être fixé au moins à 21h pour répondre aux besoins des travailleurs.

L'exploitant s'engage à rendre accessible aux PMR l'ensemble du réseau pour février 2015.

L'ADTC veillera à ce que le nouveau réseau ne pénalise pas les usagers qui ne sont pas desservis par une ligne du réseau magistral.

L'exploitation du réseau

Les objectifs fixés par le SMTC incluent « l'adaptation du réseau aux nouvelles habitudes de déplacement (tout au long de la journée, durant les vacances scolaires...) » et « l'organisation des services pour améliorer l'attractivité commerciale du réseau auprès de la population et la qualité du service rendu (adaptation des amplitudes horaires et des fréquences de passage...) ».

La simplification des fiches horaires par réduction du nombre de périodes avec notamment la suppression de celle pour les « petites vacances scolaires » est actée mais uniquement sur les lignes du réseau magistral. L'ADTC demande que le cadencement (passage aux mêmes minutes chaque heure permettant une mémorisation facile par les usagers) soit généralisé pour les lignes dont l'intervalle entre 2 passages est de 10 minutes ou plus.

L'ADTC regrette que la délibération du SMTC ne mentionne à aucun moment l'amélioration du processus de concertation avec les habitants et les associations représentatives...

Le financement du réseau

Avec le nouveau réseau proposé, l'exploitant s'engage à augmenter de 7 % des kilomètres commerciaux pour augmenter de 27 % la fréquentation.

Les recettes devraient augmenter de 21 % par rapport à 2011, permettant une amélioration du taux de couverture des charges par les recettes à 36% (en 2011, ce taux de couverture était de 31,6%).

La contribution versée par le SMTC à l'exploitant pour couvrir le manque de recettes devrait être en moyenne de 78,6 M€/an contre 72,5 M€ en 2011.

Analyse de ce projet de réseau TAG

L'ADTC a mis sur son site internet ses observations sur ce projet. Voici un résumé des principales demandes.

La ligne C0 Grenoble Jean Macé – Meylan Maupertuis devrait être prolongée

nouveau réseau TAG

au Polygone scientifique pour offrir une relation directe en TC avec Inovallée.

La ligne C2 Eybens Verderet – Grenoble 3 Dauphins devrait être prolongée jusqu'à la gare du fait des correspondances à assurer avec le tram E et les gares SNCF et routière.

Dans l'attente du prolongement de la ligne A à Flottibule, la ligne C3 ligne Grenoble Trois Dauphins – Echirolles Hôpital Sud doit garder l'ensemble du parcours actuel de la ligne 13 jusqu'à Echirolles La Luire.

Le terminus de la ligne C4 Gières Universités Biologie – Grenoble Malherbe – Grenoble Palais de Justice doit être placé rue de la Frise dans le quartier Europole pour faciliter le plus possible les correspondances avec les gares SNCF et routière.

La ligne C5 Saint Martin d'Hères Pablo Neruda – Seyssins le Prisme – Grenoble Polygone Scientifique devrait être scindée en deux, vu sa longueur et le caractère étroit et tortueux des rues entre Grand Place et Pablo Neruda :

- une ligne Grenoble Grand Place – Seyssins le Prisme – Grenoble Polygone Scientifique,

- une ligne Grenoble Grand Place – Saint Martin d'Hères Pablo Neruda - Gières Universités Biologie.

La création de la ligne C6 Gières IUT – Echirolles Comboire prévue en 2018 doit être anticipée, et précéder éventuellement la création de la ligne C5.

L'ADTC est favorable au passage de la ligne 17 par Claix Pont Rouge et demande que l'intervalle en journée entre les bus soit ramené de 30 à 20 minutes.

La ligne structurante 41 Grenoble – Domène en direction du Grésivaudan mérite d'être transformée rapidement en ligne Chrono.

Antoine Jammes
et Emmanuel Colin de Verdier

Tout sur le réseau tag !

Le 2 avril 2013, les horaires de la ligne 13 ont été de nouveau modifiés avec un gain de quelques minutes sur le temps de parcours.

Interruption du tram C entre Foch-Ferrié et Le Prisme

Du 21 mai au 23 août, une substitution par bus est mise en place pour permettre les travaux de raccordement du tram C au futur tram E au carrefour Vallier-Jaurés. L'ADTC regrette que la navette bus de substitution n'aille pas jusque Chavant, premier pôle de correspondance de l'agglomération, pour éviter de multiplier les correspondances pénalisant les usagers.

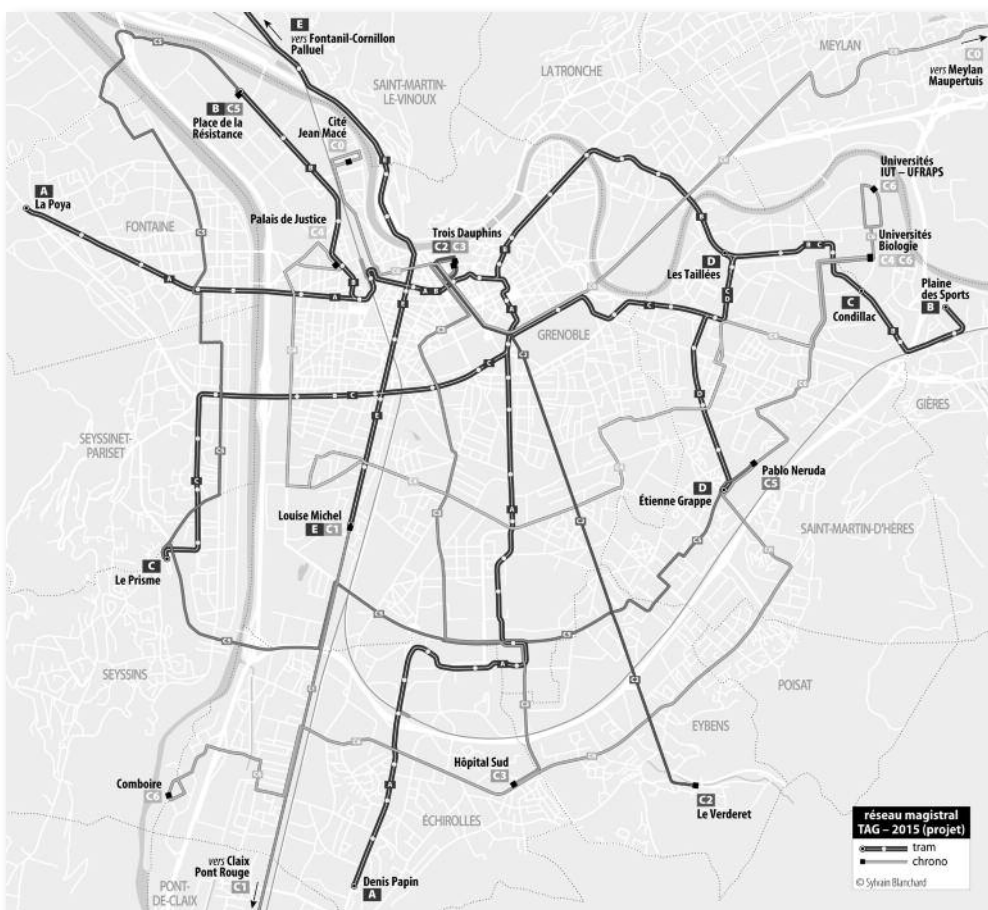
Pour la période estivale, le SMTC prévoit :

- l'amélioration de la fréquence de la ligne 34 en semaine, pour répondre notamment aux besoins des salariés de la presqu'île scientifique,
- l'amélioration de la fréquence de la ligne 11,
- la création d'un quatrième retour de la navette du bois français.

Pour la prochaine rentrée, le SMTC prévoit quelques évolutions sur le secteur Nord-Est :

- l'élargissement de la période de pointe le matin et le soir sur la ligne Chrono en semaine,
- le prolongement via le lycée du Grésivaudan (à titre expérimental) de la ligne 16 à la Détourbe, au lieu de la maison de la musique de Meylan. L'ADTC rappelle que la desserte de ce secteur de Meylan ne sera pérenne qu'avec la ligne 6020 améliorée !
- la modification de la ligne Proximo dans le Haut Meylan pour améliorer la desserte.
- la suppression du tronçon quasiment inutilisé de la ligne Flexo entre le Grand Sablon et la mairie de La Tronche.

Antoine Jammes



Transisère : Augmentation des tarifs PDE, pour quelle qualité de service ?

Le 1er juillet 2013, les tarifs Transisère augmentent de 1,7% en moyenne. Les tarifs Transisère PDE (Plan de Déplacements Entreprises) subissent une hausse bien plus importante variant suivant le nombre et le type de zones (urbaine, périurbaine ou rurale) de 23,10 à 37,07 % !

Les tarifs PDE, réservés aux salariés des entreprises ou administrations qui ont signé une convention avec le Conseil général de l'Isère (CGI), ont été mis en place avant l'obligation faite aux employeurs de rembourser 50% des abonnements TC à leurs salariés. Le CGI a décidé d'aligner ces tarifs PDE sur le tarif général d'ici à 2015.

Pour l'ADTC, une augmentation de la participation des usagers et des employeurs est acceptable si elle est progressive et si un service de qualité est proposé.

Malheureusement, ces conditions ne sont pas respectées. Le CGI se refuse à aller au delà de l'effort budgétaire actuel malgré la saturation de plusieurs lignes : Express 1 et 3, 6020 (voir article page 3 de ce bulletin).

Début juin 2013, l'ADTC a écrit un courrier à M. Rambaud, vice-président Transports du CGI demandant un réexamen des nouveaux tarifs PDE.

Emmanuel Colin de Verdière

Nous avons appris lors du comité de lignes Transisère du 24 janvier 2013 l'existence d'un projet de limiter le parcours de la ligne 6020 au trajet place de Verdun à Grenoble - entrée ouest de Crolles.

À Grenoble, cinq arrêts ne seraient plus desservis, dont les arrêts Gares, Victor Hugo et Chavant, bien qu'ils soient, avec l'arrêt Lycée du Grésivaudan, les arrêts les plus fréquentés de la ligne*. À Crolles, quatre arrêts ne seraient plus desservis dans un secteur pourtant dense. Le dimanche, il n'y aurait plus que 3 cars par jour reliant le centre de Crolles à Grenoble.

De nombreux parcours actuellement directs nécessiteraient une correspondance, obligeant les usagers utilisant un ticket Transisère à l'unité ou une carte de 6 trajets, à acheter en plus un ticket TAG, alors même que le service serait dégradé pour eux. De plus, de nombreuses correspondances qui existent actuellement avec les réseaux SNCF, TAG, et Transisère, les lignes B, 1, Express 2, 13, 17 et 34 seraient rompues, imposant une correspondance supplémentaire avec la ligne A, sur un tronçon surchargé.

Cette mesure est inacceptable pour l'ADTC : en totale contradiction avec les orientations du SCoT et du PDU de l'agglomération grenobloise, elle inciterait beaucoup d'usagers non captifs à abandonner la 6020 pour leur voiture, et entraînerait le déclin de la ligne 6020.

Les prétextes pour raccourcir la ligne

Une raison invoquée par le Conseil général est la difficulté de circulation des bus et cars sur l'axe Agutte Sambat – Edouard Rey à Grenoble, qui conduit certains élus grenoblois à vouloir réduire leur nombre. L'ADTC rappelle que, malgré la création du tronçon commun Lise, le nombre total de bus et cars desservant la place Victor Hugo est du même ordre que ce qu'il était avant la fusion des lignes TAG 1 et 3. Plusieurs mesures permettraient de fluidifier leur circulation, en voici quelques unes :

- mettre aux arrêts des distributeurs automatiques de titres Transisère et TAG, pour réduire les pertes de temps dues à la vente de tickets à bord par les conducteurs,
- améliorer la gestion des feux à l'intersection avec le tram place Victor-Hugo,
- autoriser la montée par toutes les portes dans les bus TAG aux arrêts Victor Hugo et Chavant,
- tracer un couloir bus dans le sens Sud-Nord entre les places Dr Martin et Victor-Hugo.

L'autre motif invoqué est la réduction des coûts d'exploitation. En fait, les économies générées par le terminus à l'arrêt Verdun Préfecture seraient limitées (environ 2 km de moins par course pour 78 courses par jour), alors que la perte de recettes risquerait d'être bien plus importante !

En effet, malgré une gestion peu performante, la ligne 6020 transporte environ 2 850 passagers par jour, soit autant voire plus que la ligne Express 1 sur son tronçon Nord-Est. Améliorer le fonctionnement de cette ligne (notamment en réduisant le temps de parcours) permettrait à la fois de générer des économies et d'attirer une nouvelle clientèle, augmentant les recettes.

La ligne 6020 est une ligne structurante dans les déplacements entre le Grésivaudan et l'agglomération grenobloise. Estimant que les habitants du Grésivaudan méritent autant d'attention que ceux du centre-ville, l'ADTC milite pour le maintien du parcours actuel**.

* Source : enquête Origine-Destination menée par la CCPG en février 2013.

** Une pétition en ligne est disponible à l'adresse <http://www.adtc-grenoble.org/spip.php?article302>

Le mauvais exemple de l'Hérault

À Montpellier, les mises en service successives des lignes de tramway ont servi de prétexte à « débarrasser » le centre-ville des cars. La gare routière attenante à la gare a été démantelée par étapes et transformée en parking. Les nombreuses lignes périurbaines ou interurbaines qui offraient un accès direct à la gare et au centre-ville tout proche ont été rabattues sur des stations de tram dispersées dans l'agglomération.

Le 8 janvier 2007, la ligne 103, une ligne majeure du réseau reliant Montpellier à Mèze et Pézenas, était à son tour coupée et rabattue sur le tramway à Saint Jean de Védas. Les kilomètres économisés n'ont même pas été redéployés puisque le nombre d'allers-retours est resté à 18 par jour. À cause de son parcours sinueux, le tramway, souvent surchargé, ne va pas plus vite que le car entre Montpellier et Saint Jean de Védas. La correspondance a augmenté le temps de parcours de

10 à 15 minutes, sans compter le risque de la rater en cas de retard sur un des réseaux. Pour aggraver les choses, Saint Jean de Védas se trouve sur un tronçon de la ligne 2 desservi seulement par un tram sur deux, soit toutes les 11 à 15 minutes en semaine, 30 le dimanche. Le dimanche, l'usager passant du tram à la ligne 103 doit attendre 25 minutes à Saint Jean de Védas ; dans l'autre sens, l'aléa est très fort vu que le car arrive de Béziers et peut avoir 15 minutes de retard ou plus.

Les protestations des usagers et la désaffectation brutale qui ont suivi n'ont hélas pas arrêté cette chasse à l'autocar. La ligne 103 n'a retrouvé sa fréquentation qu'avec la mise en place de la tarification à 1€50 quel que soit le trajet effectué. En somme, le service de piètre qualité est tellement sous-tarifé que les voyageurs n'ont plus à se plaindre. Ce n'est pas ainsi qu'on améliore l'image du transport collectif ni le taux de couverture.

Christophe Leuridan



Extrait du plan édité par Hérault Transport montrant le rabattement des cars sur les lignes de tram. La dispersion des terminus génère des correspondances dissuasives.

Bus du Pays Vironnais : refonte tarifaire du 1er septembre 2013

Deux raisons justifient cette refonte : le statu quo depuis la création du réseau en 2004, alors que l'offre et la fréquentation ont évolué, et la réforme de la tarification du transport scolaire par le Conseil général de l'Isère (CGI) dont le réseau interfère avec celui du Pays Vironnais.

La tarification des abonnements sera liée à l'âge de l'usager et à son quotient familial (QF) établi par la CAF, et non plus à son statut (étudiant, salarié,...).

Pour les enfants de 5 à 11 ans, l'abonnement mensuel sera de 2,5 €.

Pour tous les jeunes de 11 à 26 ans, l'abonnement mensuel coûtera 2,5 €, 4 € ou 6 € selon le QF.

Actuellement seuls les scolaires et les apprentis bénéficient d'un abonnement annuel à 60 € ou mensuel à 6 €. L'aller-retour gratuit les jours scolaires, pour les élèves domiciliés à plus de 3 km de leur établissement, est supprimé.

Pour les plus de 26 ans, l'abonnement mensuel coûtera entre 2,5 et 25 € selon le QF, avec 4 tranches.

Les abonnements annuels resteront au prix de 10 abonnements mensuels.

Enfin, pour les voyageurs occasionnels, la carte 10 trajets (8 €) sera valable 2h au lieu de 1h, et celle à demi-tarif est supprimée.

Un billet "tribu" à 3 € la journée, pour 2 à 5 personnes, est créé. L'ADTC est favorable à ces évolutions tarifaires.

Exemples d'évolution sur les abonnements mensuels :

- faibles ressources :
8 ou 12,5 € → 2,5 €
- handicapé :
12,5 € → 2,5 à 25 € selon QF
- salarié de moins de 26 ans :
16 ou 25 € → 2,5 à 6 € selon QF
- salarié de plus de 26 ans :
16 ou 25 € → 2,5 à 25 € selon QF.

Bernard Bouvier

Substitution par cars Grenoble-Valence : premier bilan

Dernière coupure Grenoble-Chambéry

La ligne TER Grenoble - Chambéry sera coupée cet été pour la troisième et dernière fois, du 29 juin au 1 septembre, afin de remplacer le système de signalisation manuel par un plus moderne et automatique. Pendant cette période, il n'y aura donc aucun train entre Montmélian et Gières.

Compte tenu des retours d'expérience et des contraintes d'exploitation (raccordement du réseau électrique), la SNCF prévoit les modifications suivantes par rapport aux années précédentes pour son service de substitution par autocars :

- les liaisons Pontcharra - Grenoble et Goncelin - Grenoble seront dissociées et directes en heures de pointe,

- l'arrêt Rafour sera desservi à la descente pour les cars desservant Brignoud en provenance de Goncelin ou Chambéry,

- l'utilisation de l'autoroute sera étendue à la plupart des services,

- comme les trains ne pourront pas faire terminus à Montmélian, certains trains venant de Chambéry iront jusqu'à St Pierre d'Albigny, avec correspondance à Montmélian et des cars venant de Grenoble iront jusqu'à Chambéry.

Les fiches horaires ainsi qu'un guide voyageurs seront disponibles en gare et sur le site TER Rhône-Alpes vers la mi-juin.

Comme l'année dernière, un dispositif pour disposer de vélo et de consignes vélo sera mis en place dans les gares pour les abonnés TER.

Nathalie Teppe

Pour la dernière étape des travaux de modernisation et d'électrification, la ligne ferroviaire Grenoble-Valence est fermée pour un an jusqu'au 15 décembre 2013. Une substitution par cars a été mise en place par la SNCF. Un premier bilan s'impose après six mois de fonctionnement.

Desserte de Vinay, Poliéna, Tullins et Moirans Galifette

Pour ces quatre gares, la substitution par cars est organisée par rabattement sur la gare de Moirans en correspondance avec le TER. Dans l'ensemble, les horaires sont respectés permettant d'assurer la correspondance et il n'y a pas de problème de capacité pour les cars.

De nombreux usagers de Tullins qui se rendaient en voiture à la gare notamment se rendent directement à la gare de Moirans pour gagner du temps et éviter la correspondance car-TER considérée comme peu fiable. Effectivement, il est arrivé que des cars partent de Moirans pour St Marcellin via Tullins et Vinay sans attendre l'arrivée du TER arrivant de Grenoble avec un léger retard.

Une navette supplémentaire à 17h50 a été ajoutée de Moirans vers Moirans Galifette depuis le 21 mai 2013.

Desserte de St-Marcellin et Romans

Pour ces deux gares, des cars directs pour Grenoble ont été mis en place. Globalement, il n'y a pas de problème de capacité des cars.

Les arrêts Place de la Résistance et CEA sur la presqu'île de Grenoble sont bien utilisés le matin à l'arrivée.

Des ajustements d'horaires ont permis à partir du 11 mars 2013 de réduire de 10 minutes les temps de trajet de Grenoble vers St Marcellin le soir.

Desserte de Valence Ville

Le temps de parcours entre Valence et Grenoble est allongé (1h20 à 1h50) notamment pour les cars Valence - Grenoble desservant une autre gare sur le parcours. Un car direct Grenoble 16h55 - Valence 18h15 a été ajouté depuis le 21 mai 2013. Les cars des vendredis et dimanches soirs assurant le transport de nombreux étudiants étaient parfois en nombre insuffisant.

Desserte de Valence TGV

La desserte de Valence TGV s'avère insuffisante comme nous l'indiquions dans le bulletin 134 de décembre 2013. Du lundi au jeudi, l'offre de cars directs est très réduite en journée. Les vendredis, samedis et dimanches, elle est plus importante mais reste très insuffisante pendant les vacances : dès que ces cars sont remplis aux deux tiers, la SNCF ne propose plus que des trajets avec une correspondance supplémentaire à Moirans ou Romans, ou avec un détour par Lyon*. Le parcours est ainsi allongé d'une heure, et le coût est augmenté de 20 € minimum en cas de détour par Lyon.

Vélos et TER

L'ADTC exprime toujours son désaccord avec la décision de la SNCF de refuser les vélos dans les cars dans la limite des places disponibles.

La consigne provisoire créée dans le parking Europole pour les usagers TER quotidiens entre Grenoble et Valence est assez utilisée. L'ADTC a demandé que cette consigne soit pérennisée à la fin des travaux pour répondre aux besoins importants de consignes vélos en gare de Grenoble.

Emmanuel Colin de Verdière

**Ainsi, le jeudi 08 mars, on ne pouvait plus acheter de place dans les cars directs Valence TGV - Grenoble pour le dimanche 11 mars entre 10h05 et 22h25 !*

L'aménagement du pôle multimodal de Moirans est une opération qui conjugue plusieurs projets :

- ceux de la Communauté du Pays voironnais de construire un parking silo de 400 places, une plateforme intermodale et de prolonger le passage inférieur piétons,

- ceux de la Ville de Moirans de construire un parvis paysager pour la gare et de réaménager la rue de la gare,

- celui de RFF de construire un troisième ascenseur.

Cette opération vise à identifier ce pôle stratégique au niveau de la région urbaine grenobloise, répondre à l'augmentation prévue de sa fréquentation, rendre la gare plus fonctionnelle et plus en lien avec le développement du quartier et de la zone Centr 'Alp. Son coût, de 8,5 M€ HT, sera financé par ces collectivités, la Région Rhône-Alpes et le Conseil général de l'Isère.

Une concertation sur ce projet a été ouverte au mois de mars 2013 et l'ADTC a formulé un certain nombre de demandes :

- que des places de stationnement pour les vélos soient prévues dans le parking silo, où la vélostation envisagée serait bien placée,

- que des places de stationnement vélos soient aussi prévues sur le parvis de la gare,

- que les cars des lignes régulières s'arrêtent en bord de rue au bas du parvis, au débouché du passage inférieur piéton, pour ne pas être gênés par les véhicules particuliers qui s'arrêteront sur la plateforme, et

- que la plateforme ne reçoive que les cars qui feront terminus à la gare,

- que la plateforme soit à l'écart de toute circulation de transit pour donner la priorité aux piétons,

- que les escaliers soient équipés de goulottes aidant à monter et descendre les valises et les vélos,

- que la rue de la gare soit aménagée réglementairement pour les piétons et les cyclistes,

- que les espaces publics intérieurs de la gare soient mis en capacité de pouvoir recevoir les voyageurs attendus.

Le travail avec les partenaires du projet continue et débouchera, nous l'espérons, sur un aménagement intermodal fonctionnel.

Christian Cotte

L'exemple du Pôle d'Echange Multimodal du Mans

Dans le cadre du dispositif de concertation pour le Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) de la gare de Grenoble, la Ville de Grenoble a invité des représentants d'associations et d'unions de quartier à visiter celui de la gare du Mans, en présence de Michel Destot et Jean-Claude Boulard, maires respectifs de ces deux villes, Rachel Picard, Directrice générale de Gares&Connexions et Jean-Marie Duthilleul, architecte de ces deux PEM.



En effet, la topologie est relativement similaire et l'intermodalité y est traitée avec les mêmes éléments : tramway, vélos, dépose-minute, taxis, gare routière.

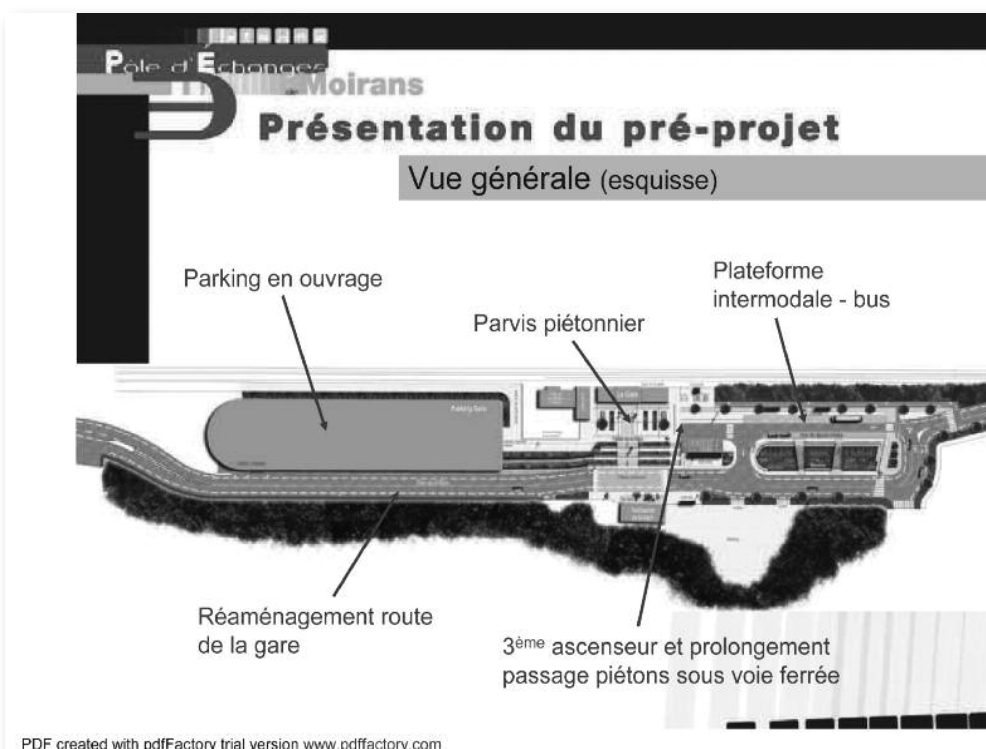
Le maître mot qui ressort de cette visite est l'accessibilité.

Non seulement vis à vis des PMR, par des dispositifs mécaniques, visuels et sonores, mais aussi par une signalétique compréhensible et visible, indiquant les cheminements pour accéder aux différents modes de transport.



A la suite de cette visite, un échange a eu lieu pour tenir compte des remarques des instances en présence pour notre PEM qui devrait s'achever en 2017.

Texte et photos :
Nathalie Teppe



Source : extrait de la présentation par le Pays voironnais, février 2013.

Calendrier des commissions

Transports en Commun (18h30)

16 Septembre

7 Octobre

12 Novembre

Vélos et Piétons (18h30)

23 Septembre

14 Octobre

18 Novembre

ADHÉREZ à l'ADTC

Adhésion 12 euros

Adhésion 16 euros

Adhésion 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.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)

Directrice de la publication :

Nathalie TEPPE

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 : N. Teppe

Vignettes : photo, P. Zanolla,

logos, Voies Vertes et SMTC

La voiture individuelle perd de son attractivité

La voiture individuelle est en train de perdre sa signification en tant que symbole de statut social." Cette affirmation provient [...] de l'assureur allemand Allianz, pourtant partenaire de [...] BMW, dans une étude intitulée "Allianz Risk Pulse", publiée le 23 mai. [...] La France, avec 1,9 million de nouvelles automobiles immatriculées en 2012, a ainsi connu une baisse de 165 000 véhicules en cinq ans (- 8 %). Même tendance au Royaume-Uni (- 15 %), en Espagne (- 56 %) ou même aux Etats-Unis (- 3 %). Le "pic" des voitures a été dépassé, assure l'étude.

[...] En Allemagne, les prix de l'essence ont augmenté d'au moins 30 % depuis 2005. Au Royaume-Uni, le coût de l'automobile a été identifié comme la principale raison de ne pas en conduire une pour les jeunes générations. Mais ces raisons économiques n'expliquent pas tout. "On observe une stabilisation de la circulation automobile en Occident depuis 2000, alors qu'elle augmentait de manière continue auparavant, assure Charles Raux, chercheur (CNRS) et directeur du laboratoire d'économie des transports de l'université de Lyon II. Des changements dans les comportements de mobilité étaient donc déjà amorcés avant la crise, et cette dernière les a exacerbés."

"En matière d'achat de moyen de transport, les décisions des consommateurs tiennent désormais de plus en plus compte de questions telles que l'empreinte carbone et la responsabilité sociale", note Clem Booth, membre du directoire d'Allianz. Les citoyens font ainsi davantage appel à l'autopartage et au covoiturage, devenus plus pratiques et plus attractifs grâce à la hausse du nombre de smartphones [...]. Le nombre d'utilisateurs de ces deux modes de transport doit atteindre 5,5 millions en 2016 en Europe, selon une étude de 2010.

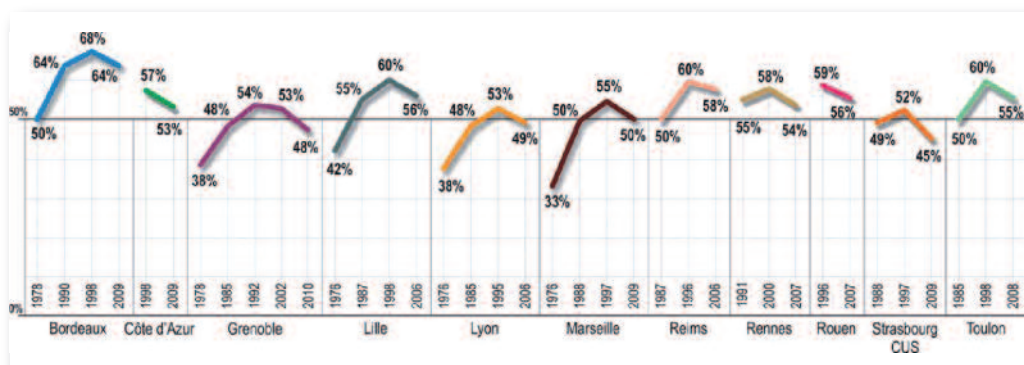
Les urbains utilisent par ailleurs davantage le vélo ou les transports publics et ont de plus en plus recours aux achats en ligne et à la livraison à domicile [...]. Enfin, en Europe comme aux Etats-Unis, l'obtention du permis de conduire intéresse moins les jeunes. [...] "Il y a une vraie prise de distance vis-à-vis de l'automobile, note Charles Raux. Toutefois, hors des villes, le principe de réalité prime : la voiture est toujours reine pour trouver du travail." [...] Ces changements de comportement devraient se renforcer à l'avenir, surtout s'ils sont "accompagnés" par les pouvoirs publics [avec les] "transports en commun [...], la taxe carbone sur les carburants et des péages urbains en ville."

Source : *Le Monde*, 31 mai 2013

Les PDU enfin légitimés par une inflexion des pratiques de mobilité ?

30 ans après la création des PDU et la promotion des politiques de mobilité urbaine durable dans les années 1990 et 2000, des résultats sont visibles, principalement dans les grandes agglomérations :

- recul de l'usage de la voiture ;
- hausse de la fréquentation des transports collectifs ;
- retour du vélo en ville.



Évolution de la part modale de la voiture dans quelques agglomérations françaises

Source : EMD standard Certu