



L'ADTC fête ses 40 ans

dossier central : pages 9 à 12

N° 139 - Mars 2014 - 3,50 euros



**Modernisation du Sillon
Alpin : maintenant,
il faut rajouter des trains !**
page 19

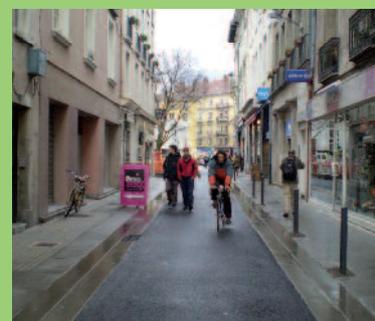
**Un petit coin de
parapluie ?**

Page 15



**Triste goudron
pour piétons ☹️**

page 5



EDITORIAL - Passage de relais

Cette année est une période un peu particulière. Tout d'abord, c'est le quarantième anniversaire de l'association. Cette année sera marquée par le renouvellement des Conseils municipaux, l'extension du périmètre de la Métro (49 communes depuis janvier 2014), et très prochainement transfert d'une partie de compétences des communes à la Communauté d'agglomération, notamment en matière de voirie. Cela devrait être une opportunité pour mieux traiter les déplacements à l'échelle de la région grenobloise. Et enfin, l'ADTC change de présidente : c'est avec plaisir que je passe le relais à Nathalie Teppe, élue à l'issue de notre Assemblée générale fin février.

J'en profite pour remercier sincèrement tous les bénévoles et l'équipe des salariés, qui ont contribué à faire de l'ADTC ce qu'elle est. Avec un regret toutefois : nous avons dû décider de ne pas pourvoir au remplacement de Céline Vert, notre chargée de mission Ecomobilité, faute de perspectives suffisamment sûres pour le financement de son poste, et ce malgré l'utilité des actions d'accompagnement et d'incitation au report modal. Ce regret bien réel à part, je ne doute pas que l'ADTC poursuivra ses actions avec toujours autant de pertinence et de persévérance... Et j'y contribuerai encore, même si je vais m'absenter quelques mois de Grenoble dans un avenir proche.

Monique Giroud

Je suis entrée à l'ADTC en 2004, par l'entremise de Jean-Marie Guétat. En tant que simple utilisatrice des transports en commun, je voulais voir comment, modestement, par le biais d'une association, je pouvais me baser sur mon quotidien pour faire évoluer les choses. Naturellement, j'ai tout de suite participé aux commissions Transports en Commun de l'ADTC, un peu difficile au début je l'avoue : il fallait se familiariser avec des termes techniques. Je me suis prise au jeu et me suis investie dans les réunions avec les Autorités Organisatrices de Transport, en particulier les comités de ligne TER, me déplaçant beaucoup en train dans toute la région (je n'ai pas de voiture). J'ai eu la chance de bénéficier de la vélo-école de l'ADTC : depuis, je suis autonome pour me déplacer en vélo sur les nombreuses pistes cyclables de l'agglomération. Il y a quelques mois, le directeur de publication a cédé sa place, l'occasion pour moi qui écrivait déjà quelques articles, de gérer la fabrication du bulletin et de travailler avec notre imprimeur (que je remercie chaleureusement pour son formidable travail).

Il y a donc dix ans, je n'imaginai pas un seul instant devenir présidente de l'ADTC Grenoble. Je remercie les membres du CA pour leur confiance. J'espère être à la hauteur de mes prédécesseurs qui durant 40 ans (mon âge soit dit en passant) ont porté les actions de l'ADTC (voir notre dossier central) tout en restant proche du terrain comme je l'ai toujours été jusqu'à présent.

Nathalie Teppe

Sommaire

- P 02 Editorial – Passage de relais
- P 03 Covoiturage à quatre familles : c'est possible !
- P 04 Marcher 30 minutes par jour : un geste simple pour rester en bonne santé !
- P 05 Slalom au cœur de Grenoble
- P 06 Table ronde autour du vélo
- P 07 Vélos et météo : fâchés ?
- P 08 Observatoire 2013 des PDE : une baisse de 25 % de l'utilisation de la voiture individuelle
- P 09-12 40 ans d'actions ADTC
- P 13 Le compte déplacements
- P 14 Extension du Périmètre des Transports Urbains
- P 15 Réseau TAG 2014: des principes à mettre en oeuvre
- P 16 6020 : horaires négligés et usagers baladés
- P 17 Le covoiturage
- P 18 La liaison Grenoble-Gap menacée de fermeture
- P 19 TER, du chemin reste à parcourir
- P 20 Revue de presse

Conseil d'administration

L'ADTC a tenu son Assemblée générale annuelle le jeudi 27 février dernier. A cette occasion le Conseil d'administration a été renouvelé : 2 sortants ne se sont pas représentés, dont Antoine Jammes que nous remercions pour son engagement de longue date. Bienvenue aux 2 nouveaux élus René Bard et Jean-Luc Girardet. Quelques changements au sein du bureau : Nathalie Teppe devient présidente ; François Lemaire et Monique Giroud deviennent vice-présidents.

Du côté des salariées

Depuis fin février, Céline Vert a quitté l'ADTC après 4 années au poste de chargée de mission Ecomobilité, pour un poste dans la Fonction Publique Territoriale. Merci à elle pour son approche professionnelle et son implication au sein de l'association. Bonne continuation Céline !

Covoiturage à quatre familles : c'est possible !

Quatre familles de l'agglomération grenobloise ont réussi à mettre en place un système de covoiturage pour emmener cinq enfants jusqu'à l'école internationale de la Houille Blanche à Grenoble.

Depuis le début de cette année 2014, une famille du Fontanil, deux de Saint-Egrève et une de Saint-Martin-le-Vinoux s'organisent tous les matins et soirs d'école pour transporter cinq enfants depuis leur domicile vers l'école internationale, située rue de la Houille Blanche à Grenoble. Tout en créant de la convivialité entre parents et enfants, cette organisation a permis de réduire de 75% le taux de pollution produite par le moyen de transport (une voiture est utilisée au lieu de quatre).

Comment est née cette organisation ?

Tout a commencé il y a un an lorsque Ilona et Peter, Saint-Egrévois, parents de Karla, Jonathan et Emma ont proposé à Meryem et Christian, Saint-Martiniens, parents de Elise, Lucie et Louise, d'organiser un système de covoiturage pour emmener Elise (en CM2), Karla (en CM1) et Jonathan (en CE1) à l'école de la Houille Blanche. Vers la fin de l'année scolaire 2013, Manuela, nouvelle Fontaniloise, maman de Lydie (en CE1), a intégré le système mis en place. Les enfants étaient ravis de faire les trajets ensemble et le nombre de trajets réalisé par chaque parent a diminué un peu plus.

Extension à quatre familles

À la rentrée scolaire 2014, le covoiturage a continué entre ces trois familles, avec toujours quatre enfants à transporter (Lucie, en CM1, ayant remplacé Elise partie au collège).

Une nouvelle famille Saint-Egrévoise, Lylia et Jean-Christophe, parents de trois enfants dont Paul, scolarisé en CM1 à l'école de la Houille Blanche, a remplacé pendant trois mois Ilona et Peter, partis à l'étranger pour des raisons professionnelles. Paul, qui ne connaissait pas Lucie et Lydie, s'est rapidement intégré au duo féminin et les déplacements se passaient toujours dans la bonne humeur !

Au début de l'année 2014, une question s'est posée : comment continuer à maintenir ce système de covoiturage avec à présent cinq enfants à transporter, sachant que seules deux voitures sur les quatre disponibles comportent sept places ?

Après une réunion où tous les parents se sont penchés sur la question, une solution a été trouvée. Chaque matin, une des deux voitures à sept places est utilisée pour amener les cinq enfants à l'école et certains soirs, une des deux autres voitures à cinq places ramène les enfants chez eux – tous n'étant pas présents compte tenu des activités grenobloises extrascolaires de certains d'entre eux. Les soirs où les cinq enfants sont présents, il faut naturellement utiliser une voiture à sept places. D'ici environ un mois, le nombre de trajets réalisé par les deux voitures à sept places va bientôt diminuer car une troisième voiture du même genre sera disponible et viendra en renfort dans cette organisation.



Lydie, Jonathan, Karla, Paul et Lucie

Avantages du système

Le covoiturage, malgré un planning bien établi pour chaque famille, reste néanmoins très souple d'utilisation. En fonction des aléas (enfant malade, conjoint non disponible ...) chaque partenaire de covoiturage est prêt à modifier ponctuellement le planning et à s'adapter à toute nouvelle situation. Il s'agit vraiment d'un travail d'équipe où la bonne humeur et le plaisir de collaborer ensemble cohabitent avec le souci de rigueur et d'efficacité. Les enfants sont conscients qu'ils participent à leur façon à la réduction de la pollution et du nombre de voitures sur la route pendant les heures de pointe. Comparé à une situation où chacun se rendrait individuellement à l'école (ce qui représenterait 10 trajets par semaine), les parents gagnent globalement du temps et de l'argent (chaque famille n'assure maintenant plus que 3 trajets en moyenne par semaine), le tout dans un esprit de convivialité.

Les enfants sont enchantés de se déplacer ensemble et les moments de trajet sont souvent l'occasion pour eux de débattre sur de nombreux sujets. Bref, le covoiturage, ce n'est que du positif !

Meryem Buffin-Morawe

Ecoles à énergie positive, exemple à suivre...

Dans le cadre de la démarche grand public du plan air climat de l'agglomération, Grenoble Alpes Métropole a proposé pour l'année scolaire 2013-2014 un « défi écoles à énergie positive » (du type « familles à énergie positive ») aux écoles de l'agglomération*. L'ADTC y participe, via ses animations « Transports et impact sur l'environnement et le climat » dans plusieurs écoles, dont celle de la Houille Blanche citée dans l'article ci-contre. La démarche de covoiturage mise en place par ces familles est un bon exemple pratique dans un contexte de réflexion globale. Suite dans un prochain bulletin pour un panorama de l'ensemble du défi et les autres bonnes idées à reproduire !

Geneviève Peffen

* voir www.lametro.fr/672-ecoles-a-energie-positive.htm

Pour la route on élargit, pour le rail on réfléchit

Ce terrible constat se vérifie une fois de plus chez nos voisins savoyards.

Le Ministre des Transports a publié un décret autorisant le lancement dès 2014 de la première phase du réaménagement du nœud de Chambéry nord de l'A43 pour la modique somme de 55 millions d'euros, financé par une augmentation substantielle des péages du réseau AREA. Et à Annecy, le projet de tunnel sous le Semnoz (200 millions d'euros) a lui aussi toutes les chances d'aboutir.

Dans le même temps, le doublement du Sillon Alpin Nord entre Annecy et Aix-Les-Bains, évalué à 200 millions d'euros, ne serait réalisé que sur 13 km au lieu de 21 pour cause de « rigueur budgétaire »...

Nathalie Teppe

Marcher 30 minutes par jour : un geste simple pour rester en bonne santé !

Retenez ces deux dates !

Mardi 3 juin 2014 : Concours des Ecoles et Collèges à vélo

Les scores de 2013 (10 établissements inscrits supplémentaires, 60% de cyclistes en moyenne dans les écoles participantes et 10% pour les collèges) restent à battre !

Pour la 11^{ème} édition de ce Concours, l'ADTC soutenue par Grenoble Alpes Métropole, le Conseil général et le Grésivaudan, souhaite notamment que davantage de collèges relèvent ce défi...

Judi 5 juin 2014 : Challenge Mobilité

« Au travail j'y vais autrement »
En 2013, 29 200 salariés de 545 organismes ont participé sur l'ensemble du territoire rhônalpin et 448 500 km ont été effectués en mode alternatif, soit plus de 11 fois le tour de la planète !

Cet événement est organisé et financé par le Conseil régional et l'ADEME, en partenariat avec les relais locaux, dont l'ADTC sur la région urbaine grenobloise.

C'est tout simple de participer !

Toutes les informations pour les inscriptions à ces deux événements Mobilité du printemps seront disponibles sur le site de l'ADTC : www.adtc-grenoble.org

Geneviève Peffen

Pas facile de se mettre au sport : manque de temps, manque de motivation, coût des équipements et des clubs. Pourtant l'OMS (Organisation Mondiale de la Santé) considère qu'une activité physique, même modérée est indispensable pour avoir une bonne hygiène de vie. Voici pourquoi le simple fait de marcher 30 minutes par jour est hautement bénéfique et facile à mettre en œuvre.

Recommandations de l'OMS

Pour les personnes de 18 à 64 ans, l'OMS recommande « de pratiquer au moins, au cours de la semaine, 150 minutes d'activité d'endurance d'intensité modérée ou au moins 75 minutes d'activité d'endurance d'intensité soutenue, ou une combinaison équivalente d'activité d'intensité modérée et soutenue ».

Toujours selon l'OMS, cela permet de :

- réduire les taux de mortalité toutes causes confondues, de cardiopathies coronariennes, d'hypertension artérielle, d'accident vasculaire cérébral, de diabète de type 2, de syndrome métabolique, du cancer du colon ou du sein, et de dépression ;
- réduire le risque de fracture de la hanche ou vertébrale ;
- augmenter la capacité cardiorespiratoire et musculaire ;
- maintenir le poids, d'avoir une masse corporelle et une répartition des tissus plus saines.

150 minutes, c'est 5 fois 30 minutes : idéal pour marcher 30 minutes 5 jours par semaine.

Facile à mettre en œuvre

Contrairement à d'autres sports, la marche ne nécessite quasiment aucun matériel. Si on a l'habitude de mettre des chaussures confortables toute la journée : inutile d'en changer. Sinon, une paire de baskets ou de tennis (que l'on peut laisser sous son bureau) suffiront à se mettre à l'aise en quelques secondes. Pour les sportifs qui voudraient aller plus loin, deux bâtons et quelques cours de marche nordique feront l'affaire.

Des parcours dans l'agglomération Grenobloise

Pour paraphraser Stendhal : au bout de chaque parc, une montagne.



Vue du parc du Buchet, Meylan

L'agglomération grenobloise regorge de parcs et espaces verts. Certains se trouvent à proximité immédiate des zones d'activité :

- Inovalée et les parcs des étangs, du Buchet
- Le parc des Ruires, avec un accès via la passerelle sur la rocade pour les salariés de Hewlett Packard
- Le parc Paul Mistral, à proximité des établissements publics (mairie, préfecture, rectorat, Conseil Général de l'Isère ...)
- les digues le long de l'Isère et du Drac (polygone, Fontaine, Seyssins ...)
- sans oublier le premier campus français construit « à l'américaine » au milieu de la verdure !

Autant d'occasions de croiser écureuils, oiseaux et autres canards à deux pas de son bureau.

Bienfaits pour le travail

Bon nombre de travailleurs, surtout dans des fonctions d'encadrement ou d'études, considèrent la pause déjeuner comme une perte de temps et se contentent d'avaler un sandwich à leur bureau. À tort ! Lorsque l'on travaille toute la journée devant un écran, cette pause méridienne est salutaire pour « s'oxygéner les neurones ». Quoi de mieux qu'une balade digestive dans un parc pour respirer et prendre du recul sur les travaux en cours ? L'efficacité se fera sentir en retour !

Texte et photo
Nathalie Teppe

Slalom au cœur de Grenoble

La végétalisation, le réaménagement de l'espace public au bénéfice des piétons, l'embellissement et l'attractivité du centre élargi figurent parmi les objectifs de cette opération « Cœur de ville, cœur d'agglo » lancée en novembre 2010 par la municipalité suite à la réflexion lancée en 2006. Les secteurs concernés, rue de Strasbourg, Championnet – Condorcet et le centre ancien, ont fait l'objet de projets confiés à Alexandre Chemetoff et associés.

À ce jour, seules les rues Lafayette et Philis de la Charce ont été traitées et on peut maintenant se rendre compte des changements apportés au décor et de leurs incidences sur les déplacements.

Rue Lafayette

En déambulant dans cette rue, on a l'impression que l'espace réaménagé est moins large : la surface a été recomposée en trois allées, les pieds des façades ont été traités en pavés, les pseudo-trottoirs bordés par les caniveaux sont en ciment bouchardé, et la pseudo-chaussée centrale est couverte d'enrobé noir. Des boutonnières remplies de gravier, signalées par un potelet, ont été ouvertes pour permettre une plantation végétale ou pour inciter les chiens à lever la patte. Les sections élargies des trottoirs cimentés sont occupées par un îlot planté qui prendra du volume avec le temps.

De ce fait, les piétons sont plutôt ramenés au centre et on ne comprend pas pourquoi l'aménageur a choisi de l'enrobé propice à la vitesse des véhicules pour la partie centrale alors que cette rue est ouverte seulement aux modes actifs. Pour ceux qui arpentent le centre ville, la différence en venant des autres rues piétonnes intégralement pavées est sensible. Dans son bulletin de décembre 2011, l'ADTC avait dénoncé ce choix de matérialiser une voirie centrale.

Rue Philis de la Charce

La piétonisation apporte une ambiance agréable à cet espace central et commerçant du centre ancien. L'abaissement du niveau de bruit est sensible et propice à la déambulation même sur la faible longueur de la rue. En



Rue Philis de la Charce

surface on trouve des trottoirs ciment, avec les pieds de façade en pavés, puis un alternat de zones pavées et 11 massifs plantés, « défendus » par des poteaux en bois massif, (j'en ai compté 71 !), mais aucun arbre. On aurait aimé aussi des feuillus en hauteur dans le décor. Une chaussée centrale a été maintenue, en enrobé noir là aussi. Le zonage pavé est discret vu la largeur, mais le revêtement noir reste inapproprié pour une zone piétonisée. En venant de la rue de Bonne ou de la rue St Jacques, quelle différence !

Si le réaménagement apporte un changement notable, l'espace occupé par les massifs plantés est déjà important, alors que la végétation n'a pas encore prospéré. Il y a des bancs mais pas d'emplacement pour le stationnement des vélos. L'espace est très encombré et les déplacements se rapprochent du slalom entre les îlots.

Ce ravalement du cœur de ville était nécessaire, il aurait gagné à être plus sobre et plus simple. La végétation est bienvenue mais risque plus de faire écran que d'amener de l'ombre. Le retour de chaussées matérialisées et de l'enrobé comme revêtement de promenade est une ineptie. Le pavé bien posé, comme dans les rues de Bonne et St Jacques, qui offre des qualités de durabilité et permet des variations de motif, aurait concouru à créer l'ambiance apaisée souhaitée dans ce cœur de ville.

Texte et Photo : Christian Cotte

Grenoble sur le podium des villes accessibles

Dans le précédent numéro, un article évoquait l'époque où l'accessibilité était ignorée dans l'aménagement de la ville et soulignait que Grenoble avait fait de considérables efforts en la matière, en allant plus loin que ses obligations légales. On ne croyait pas si bien dire : un jury européen Access City Award a remis à Grenoble ex-aequo avec Göteborg et Poznan le prix européen des villes accessibles décerné pour la seconde fois. L'APF (association des Paralysés de France) a aussi classé Grenoble en tête des villes françaises accessibles.

Ce prix récompense légitimement les élus et aménageurs, il honore aussi les associations de personnes handicapées, qui ont énergiquement œuvré pour obtenir une ville accessible et sont en particulier à l'origine de la conception du tramway grenoblois. Ce tramway, premier tram accessible au monde, a fait école partout en France et à l'étranger.

Ces résultats devraient encourager Grenoble à améliorer encore ce qui peut l'être, comme les distributeurs de titres de transports ou la mise aux normes des chicanes (voir ADTC Infos n° 138, page 4)

Bruno Vigny

PAMA : Plan d'Action national Modes Actifs

Il y eut le rapport parlementaire d'Armand Jung en 2001, le rapport Le Brethon en 2004, le comité « Code de la rue » en 2006, « Grenelle de l'Environnement » en 2009. Mais bon nombre des mesures préconisées sont restées dans les tiroirs, l'Etat ne s'est engagé que très timidement en faveur des modes actifs, marche et vélo. Les années passant, il apparaît de plus en plus évident que la collectivité aurait intérêt à augmenter significativement la part du vélo dans les déplacements. Objectif affiché en moyenne nationale : passer de 3% en 2013 à 10% en 2020.

En 2013, notre fédération la FUBicy a participé au comité de pilotage « PAMA », supervisé par le coordinateur interministériel Vélo, aux côtés de représentants de l'Etat et des collectivités territoriales. Ce que l'Administration retiendra de ces travaux devrait faire l'objet d'une publication juste après la mise sous presse de ce bulletin, le 6 mars.

Peut-être sommes nous d'incorrigibles optimistes, mais nous espérons y trouver des préconisations et surtout des mesures effectives, en faveur d'un meilleur partage de l'espace public, de procédures plus efficaces pour assurer les continuités des itinéraires urbains et des voies vertes, du stationnement des vélos, de l'intermodalité avec les transports collectifs, des évolutions du Code de la route, des mesures d'accompagnement comme les « remises en selle ».
A suivre ?

Monique Giroud

Le 31 janvier dernier, « un P'tit Vélo dans la tête » et l'ADTC ont organisé une table ronde avec six candidats à la mairie de Grenoble et un représentant d'une liste de St Martin d'Hères.



La salle Robert Beck de la MNEI était trop petite pour accueillir le nombreux public intéressé par cette thématique. Pour respecter un chronométrage très serré, les débats étaient modérés et les temps de parole contrôlés.

20% de part modale vélo en 2020

Ce souhait a été jugé agressif par E. Piolle mais, il pense que notre ville a le potentiel pour l'atteindre et propose la nomination d'un M. Vélo à la Métro. P de Longevialle estime la part modale actuelle trop faible mais reste dubitatif pour atteindre 20%. D. Bonzy pense qu'il faudra créer de grandes autoroutes à vélo et travailler avec l'ensemble des partenaires dont les entreprises. J. Safar a listé les progrès réalisés depuis 10 ans sur l'ensemble des quartiers. M. D'Ornano a déploré le manque de visibilité des pistes cyclables, a proposé le port d'un badge « cycliste responsable » et l'accès au parc relais aux vélos. Enfin M. Chamussy a souhaité l'émergence d'une génération vélo en lien avec le périscolaire, la création d'ateliers de sensibilisation, le développement des points de location mais a annoncé qu'il n'y aurait pas d'augmentation des dépenses liées à la pratique du vélo.

Comment développer l'activité des professionnels du vélo

Cet item introduit par le représentant de la chambre syndicale des réparateurs n'a pas vraiment inspiré les candidats, qui se sont contentés de reprendre certaines idées énoncées précédemment.

Recyclage et économie circulaire du vélo

Présentée par l'Heureuxcycleur, le sujet des ateliers et de la filière de réemploi n'a pas vraiment été abordé par les candidats. Un consensus est apparu sur le souhait de ne pas favoriser, par des aides directes, l'achat de vélos mais d'aider à la coordination des acteurs de la filière de réemploi et des ateliers. La nécessité de travailler au niveau des déchetteries a été évoqué de même que le recyclage des MétroVélo en fin de vie qui pourraient être donnés, après remise en état, à des familles nécessiteuses.

Les associations

Le dernier temps était l'occasion pour les présidents du P'tit Vélo et de l'ADTC de faire part de leur souhait pour la prochaine mandature. L'ADTC a exprimé son souhait que la Métro (qui aura la compétence déplacement et voirie en 2015) nomme un ou une responsable Vélo qui soit un élu ayant pouvoir de faire respecter le futur guide de la voirie. Un P'tit Vélo dans la Tête a demandé aux candidats comment ils comptent faire pour faciliter le développement d'ateliers. Les réponses à ces deux questions n'ont pas été très claires et satisfaisantes, les candidats répétant leurs éléments de langage.

Une courte séance de questions venant de la salle clôtura le débat.

Conclusion

Même si peu d'éléments concrets sont apparus lors du débat, nous avons noté un intérêt certain des listes en présence à la problématique des déplacements à vélo. Cette prise de conscience de la nécessité de favoriser le report modal vers les modes actifs pour améliorer les finances publiques et la santé des habitants nous semble un préalable important. Quelle que soit la prochaine équipe en place après les élections, nous poursuivrons notre travail d'aiguillon pour que les déplacements à vélo aient l'attention et la place qu'ils méritent.

Philippe Zanolla

Logo : un P'tit Vélo dans la tête

Une des fréquentes raisons avancées pour ne pas faire du vélo est : « il pleut souvent / tout le temps ». Pourtant, bon nombre de cyclistes vous diront que le pire ennemi météorologique est le vent : soit on l'a de face, soit c'est une belle journée ! Alors, qui croire et comment se prémunir des aléas de la météo ?

Relevés ponctuels et probabilités

Depuis 2003, je relève mes trajets domicile – travail sur lesquels j'ai été mouillé, ce qui donne avec près de 2500 relevés : 9,18 % des trajets du matin, 7,04 % des trajets du soir et, parmi ceux-là, 2,71 % des trajets à la fois du matin et du soir.

La majorité de mes congés se concentrent sur les beaux jours, ces mesures présentent un léger biais défavorable. D'autre part, ces chiffres ne sont pas des probabilités mais juste des relevés ponctuels. Retenons néanmoins ce chiffre : moins d'un trajet par quinzaine de travail !

Même mouillés, ils sont secs !

Plusieurs solutions existent pour rester sec et propre. Avec une bonne veste imperméable (si possible respirante), un pantalon imperméable et des sur-chaussures, vous êtes déjà bien équipés. Avec des sur-chaussures jusqu'au genou, le poncho peut vous éviter l'achat d'un pantalon imperméable. Il est également incontournable sous le déluge. Choisissez-en un de couleur claire, avec capuche et visières latérales transparentes et sangles de maintien. Si vous devez laisser votre vélo sous la pluie, n'oubliez pas de protéger votre selle avec un sac plastique glissé sous celle-ci ou, plus chic, avec un véritable protège-selle.

Et pour terminer, une paire de lunettes aux verres jaunes ou blancs vous protégera les yeux alors qu'un rétroviseur complètera idéalement votre vision arrière parfois limitée par votre capuche.

Finalement, une fois mes protections retirées, je suis moins mouillé que mes collègues de travail arrivant du parking automobile ou de l'arrêt de bus !

Améliorer sa sécurité lorsqu'il fait mauvais

Qui dit pluie dit vision réduite. Il suffit de se mettre à la place d'un automobiliste, son pare-brise balayé par ses essuie-glaces et ses rétroviseurs parsemés de gouttelettes, pour se rendre compte que la visibilité du cycliste est primordiale en cas de mauvaises conditions météorologiques. Et s'il fait nuit, c'est pire encore. Alors sortez le grand jeu : il faut que les autres usagers vous voient ! Portez des vêtements de pluie aux couleurs vives avec éventuellement des systèmes rétro-réfléchissants (dont le gilet si vous n'optez pas pour le poncho) et allumez vos éclairages y compris en pleine journée. Enfin, n'oubliez pas que le sol est beaucoup plus glissant : prudence dans les virages et sur les bandes des passages pour piétons.

Évitons la pluie !

Bien souvent, il est possible d'éviter une ondée passagère en avançant ou retardant, si c'est possible, son départ de seulement quelques minutes. Pour cela, un outil précieux, hélas non disponible dans notre agglomération entourée de reliefs, est le service de prévision des pluies dans l'heure de Météo France

(<http://www.meteofrance.com/previsions-meteo-france/previsions-pluie>).

Heureusement, il existe un autre site internet

(http://www.meteo60.fr/radars_index.php) permettant de suivre les épisodes pluvieux toutes les 15 minutes par une image radar des précipitations. Avec un peu de pratique, il devient possible de partir au bon moment pour faire son trajet au sec !

Et si rouler sous la pluie vous rebute vraiment, adoptez l'adage : « Quand il fait beau, je prends mon vélo. Avec des cumulus, je prends le bus ! »

Jean-Marc Bouché

Des garages à vélos visibles

Les garages à vélos d'immeubles ont jusqu'à présent presque toujours été installés entre des murs opaques et dans une position reculée par rapport à l'extérieur. Une nouvelle pratique apparaît : celle des garages à vélos visibles de la rue défendus non par des murs de maçonnerie, mais par des vitres ou des barres métalliques. Ces nouveaux garages à vélo donnent au stationnement résidentiel des vélos une visibilité qu'il n'avait pas. Le fait de ne plus être à l'abri des regards dissuadera-t-il d'éventuels malfaiteurs ou la visibilité des vélos attirera-t-il la convoitise ?

Bruno Vigny

Arceaux Métrovélo

Dans le cadre de sa compétence en matière d'aménagements cyclables, le Conseil de communauté de la Métro avait décidé par délibération du 12 avril 2013 de prendre la maîtrise d'ouvrage des réalisations de stationnements vélos de courte durée sur l'espace public.

C'est ainsi qu'en début février 2014, 23 arceaux ont déjà été posés à Poisat, et 278 à Grenoble. Dans les deux mois 43 arceaux seront posés à la Tronche, 52 à Fontaine, 99 à Echirolles, 130 à St Martin d'Hères, 17 à Vif, Sassenage, 36 à Pont de Claix, et 20 à Eybens, sur des sites définis avec les communes. Vous pouvez les repérer par l'autocollant jaune qui est apposé sur la partie horizontale de l'arceau.

Le programme 2014 est en cours d'élaboration.

Christian Cotte

Observatoire 2013 des PDE : une baisse de 15 % de l'utilisation de la voiture individuelle

Bus-taxi Meylanais

Des habitants du Haut Meylan, pénalisés par la disparition de la ligne 9 en 2012, se sont réunis pour organiser une opération test : à la demande, un taxi les amène de leur domicile à un arrêt de bus ou les ramène à leur domicile depuis un arrêt de bus.



Tél. 04 76 54 17 18

Préciser : "service bus taxi"

Ils ont obtenu en 2013 un financement de la Métro dans le cadre du fonds de participation citoyenne. Cette opération s'est mise en place en avril 2013. Sur les neuf mois d'expérimentation en 2013, ce sont 231 voyages qui ont été effectués, par une centaine de personnes différentes.

En 2014, changement d'organisation : le SMTC qui suit cette opération depuis son début a décidé de financer directement la poursuite de cette expérimentation et c'est l'association LAHGGLO qui a pris le relais pour l'organisation pratique.

Espérons la pérennisation d'un tel dispositif, et à son extension à d'autres secteurs « peu denses » de l'agglomération.

Christophe Leuridan

La CCI de Grenoble vient de présenter fin 2013 les résultats de son 4e observatoire des Plans de Déplacements d'Entreprise (PDE).

Pour réaliser cet observatoire, des enquêtes ont été réalisées auprès des salariés et des référents PDE à la rentrée de septembre 2013.

Parmi les 344 employeurs privés et publics ciblés, 138 référents PDE ont répondu et 8422 salariés répartis chez 131 employeurs.

82 % de ces employeurs sont situés sur l'agglomération grenobloise, 13 % dans le Pays du Grésivaudan, les 5 % restants appartiennent à d'autres secteurs de la région grenobloise.

Les motivations et étapes d'un PDE

Diverses motivations conduisent à la mise en place d'un PDE par les employeurs. Les principales sont la présence de Transports en commun (64%) et le motif environnemental (54%). L'amélioration de l'image fait partie des motivations pour 41 % des employeurs.

On note une baisse du lancement de nouveaux PDE. Ainsi 86 % des PDE existent depuis 2010 ou avant.

Dans les étapes de mise en place d'un PDE, 89 % des entreprises ont réalisé ou prévu une enquête auprès des salariés. 77 % ont effectué ou prévu un diagnostic d'accessibilité. Une géolocalisation a été réalisée ou prévue dans 67% des PDE.

Les actions réalisées

L'encouragement à l'utilisation des transports en commun est une des principales actions réalisées (82 % des employeurs ont signé une convention avec la SEMITAG, 67 % avec le Conseil général de l'Isère).

L'encouragement à l'utilisation du vélo est important également :

80 % des employeurs ont mis en place des abris et arceaux pour les vélos, 68 % disposent de douches et vestiaires.

Une baisse de 15 points de la part modale de la voiture individuelle !

La mise en place d'un PDE apporte un report modal très important.

En 5 ans, la part modale de la voiture personnelle est passée de 61 % à 46% des déplacements domicile-travail

Le report s'effectue à la fois sur les transports en commun (tram/bus/cars : 17 à 23%, Train : 5 à 8%) et sur le vélo (8 à 12%).

On note également une augmentation d'un point de la part du covoiturage à 3 % et de la marche à pied à 6 %.

Une baisse de la dynamique des PDE

Pour 53 % des référents, leur PDE est en perte de vitesse contre 32 % qui le jugent dynamique.

La constance dans le temps d'un PDE est un besoin majeur dans sa réussite.

La saturation de certaines lignes de Transports en commun et des consignes vélos dans les gares de l'agglomération ne sont pas un encouragement au report modal.

Emmanuel Colin de Verdier

PS : le rapport complet du 4e observatoire des PDE est téléchargeable sur le site internet de la CCI (www.grenoble.cci.fr)

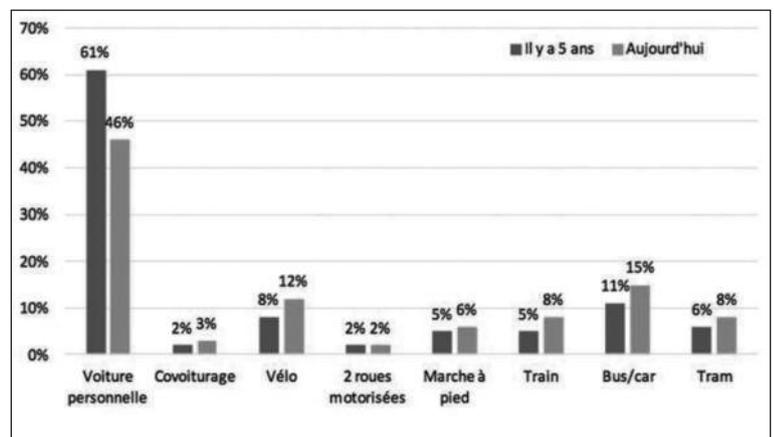


Diagramme du report modal

Quarante ans déjà !

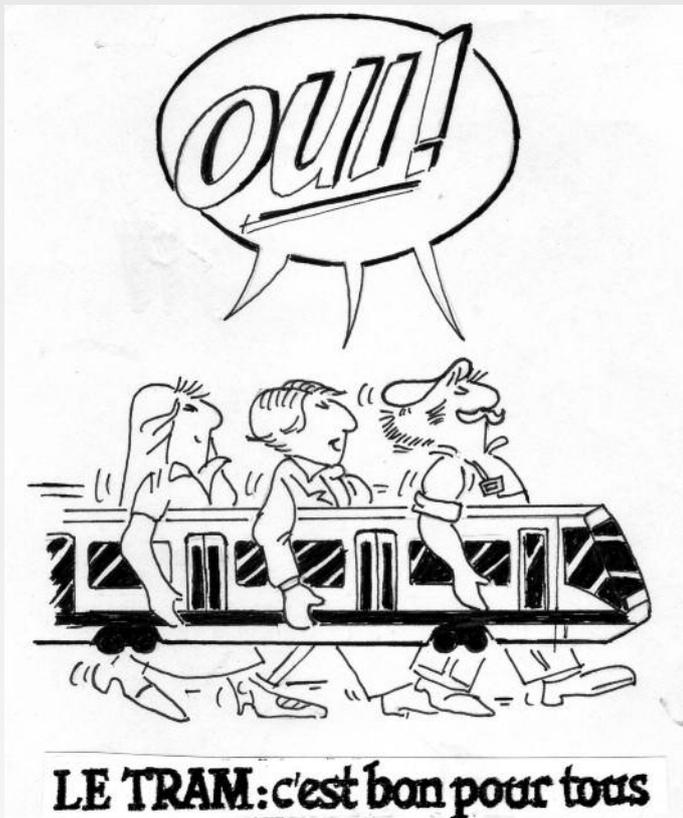


Quarante ans d'actions de l'ADTC, d'argumentations, de combats, mobilisant plusieurs générations de bénévoles, avec le renfort indispensable de salariés. Aujourd'hui, l'ADTC est une association connue et reconnue par les autorités locales, que ce soit à l'échelon de l'agglomération, du département ou de la Région.

Je laisse ci-dessous le soin, à quelques indéfectibles militants des transports en commun et des modes actifs, de présenter les faits marquants qui ont jalonné l'histoire de l'ADTC au cours de ces 40 dernières années.

Nathalie Teppe

L'ADTC vue par Jean Sivardière son fondateur



Les débuts de l'ADTC furent très difficiles. Notre petite équipe se heurtait sans cesse à des obstacles matériels (l'ordinateur n'existait pas) et n'avait aucune expérience politique. Et nos propositions choquaient l'opinion : l'automobile était encore sacrée aux yeux des élus, des journalistes et du grand public ; le tramway n'était pour 99 % des Grenoblois qu'un engin brinquebalant qui écrasait les cyclistes et empêchait les voitures de circuler avant sa suppression définitive en 1952 ; enfin le projet « novateur » de Poma 2000 soutenu alors par les élus grenoblois soulignait l'aspect soi-disant passéiste du tramway.

Très vite, l'ADTC compta un millier d'adhérents, grâce à une idée simple : rassembler au sein d'une même association des piétons, des cyclistes et des usagers des transports. L'organisation de plusieurs « fêtes du vélo », la première, en 1974, à l'initiative de Jean-François Noblet de la Frapna, nous permit de faire connaître nos propositions ; celle de 1976, la plus réussie, réunit plus de 6000 participants ! Les élus commencèrent à prêter attention à l'ADTC.

Le Poma 2000, dont on ne connaissait ni le coût d'investissement ni le coût d'exploitation, fut rapidement abandonné et finalement, en 1981, le tramway fut mis à l'étude. Un an plus tard, l'Agence d'Urbanisme et le SMTC concluaient à la pertinence du tramway et un projet concret était présenté. Tout faillit capoter lors des élections municipales de 1983. Mais le nouveau maire, Alain Carignon, reprit le projet malgré l'hostilité de son électorat et, après une campagne mémorable menée par l'ADTC, le tramway fut adopté, de justesse, lors du référendum de juin 1983. La ligne A ouverte en 1987 fut suivie par la ligne B en 1990.



Inauguration du tram en 1987 - photo Jean-Marie Guétat

Aujourd'hui, je souhaite exprimer deux motifs de satisfaction : le tramway grenoblois a servi de modèle aux autres villes françaises, bien plus que celui de Nantes inauguré en 1984 et implanté sur une ancienne voie ferrée suburbaine et non en plein centre-ville ; enfin l'ADTC, 40 ans après sa création, est une association bien vivante, créative et influente.

Le combat victorieux pour le tram

Comme Jean Sivardière le rapporte ci-dessus, le grand combat des premières années de l'ADTC consista à faire admettre par les élus et l'opinion la nécessité de réintroduire le tram. Ce combat passa par la publication d'un livre blanc en 1975 « Poma 2000 ou tramway moderne », par des réunions publiques, des conférences de presse, des contacts avec les associations de quartiers, les syndicats, etc., sans compter les manifestations : lors des fêtes à vélo de 1974 à 1979, la revendication en faveur du tram était aussi exprimée. L'ADTC a même organisé un train spécial « 400 grenoblois à Zürich » pour convaincre les élus de l'intérêt du tramway.

Les péripéties furent nombreuses, jusqu'au référendum de juin 1983 où les militants de l'ADTC craignaient, non sans raison, que le public ne refuse le projet. Le résultat, acquis de justesse, justifia les craintes préalables, mais les Grenoblois s'étant prononcés pour le tram, rien ne pouvait plus entraver la réalisation.

Après l'inauguration en fanfare de la ligne A en 1987, le succès fut au rendez-vous et la population s'appropriâ si bien le tram que les autres lignes furent attendues avec impatience. L'ADTC se voyait confirmée dans son intuition de départ.

Le tram grenoblois fut aussi, on ne le sait peut-être pas assez, une première mondiale du fait de son accessibilité aux personnes handicapées. Les associations comme l'APF s'étaient exprimées vigoureusement et, malgré le scepticisme de départ du constructeur, c'est le premier tram accessible au monde qui fut mis en service à Grenoble.

Bus et trolleybus

L'ADTC a été fondée au moment où les pouvoirs locaux se donnaient enfin les moyens de développer les transports en commun en créant l'autorité politique – le SMTC – et la société exploitante – la Semitag. Toute l'augmentation de l'offre de transport reposait sur le réseau de bus et trolleybus qui bénéficia de mesures fortes : restructuration et extension du réseau, renouvellement du matériel, création de voies réservées. L'ADTC ne manqua pas de faire des recommandations, car les choix effectués n'étaient pas toujours judicieux et la question cruciale de la qualité de l'information avait été mal prise en compte. Des suggestions de l'ADTC furent parfois suivies à la lettre par les élus et techniciens qui en avaient reconnu le bien-fondé. L'ADTC n'hésita pas à apporter un soutien actif aux élus qui devaient faire face à l'opposition d'une fraction de l'opinion publique contestant les voies réservées aux bus.

Comme le réseau légué par la SGTE comportait plusieurs lignes de trolleybus, le parc de trolleybus fut renouvelé par du matériel neuf. Mais si le réseau de trolleybus s'accrut jusqu'au début des années 80, il tomba en disgrâce en 1999, quand au moment de renouveler le matériel le SMTC préféra des bus au gaz naturel. Malgré les vigoureuses interventions de J-M Guétat, le SMTC laissa des km de lignes aériennes inemployés. Des élus trouvèrent ensuite des prétextes pour les démonter peu à peu et le SMTC a décidé d'affecter encore 1 M€ pour le démontage des lignes restantes.

La ville à vélo

La promotion du vélo fut aussi un des objectifs prioritaires de l'ADTC.

En 1974, rien n'était fait pour encourager l'usage du vélo, bien au contraire. Le modèle de pensée dominant considérait le vélo comme un moyen de transport appelé à disparaître (ce fut écrit noir sur blanc par



Fête du Vélo en 2008

exemple dans un document rédigé par les urbanistes qui avaient conçu la Villeneuve). Le vélo avait pourtant été un moyen de transport de masse jusqu'en 1968. Mais cette année-là fut à Grenoble celle des Jeux Olympiques : les voiries généreuses conçues pour les automobiles accroissaient considérablement les risques pour les vélos ; parallèlement, l'élévation du niveau de vie permettait à de plus en plus de personnes d'acquiescer une voiture et les deux-roues (vélos proprement dits et deux-roues légers motorisés) furent délaissés. De surcroît, le plan de circulation de Grenoble créant des voies à sens unique pour favoriser le débit automobile, était désavantageux pour les vélos.

L'ADTC édita en 1975 un document « Le Vélo, véhicule d'avenir » qui fut bien accueilli par les élus et les techniciens de la circulation. A l'époque, il n'existait aucun document en français sur les aménagements cyclables ! L'ADTC fit office de bureau d'études bénévole pour les aménageurs. Les militants qui avaient voyagé à l'étranger, en particulier aux Pays-Bas, y avaient repéré et analysé les équipements favorisant l'usage du vélo en sécurité. Le document proposait, figures à l'appui, tous les genres d'aménagements : parkings à vélo, carrefours sécurisés, bandes cyclables, pistes cyclables, passerelles pour franchir les obstacles tels que rivières et voiries rapides, itinéraires de promenade et il donnait les exemples concrets sur le terrain grenoblois de ces aménagements à réaliser. Il préconisait aussi – avec près de 20 ans d'avance sur les pouvoirs publics ! – d'abaisser la vitesse en ville à 50.

En 1974, il n'existait qu'un équipement cyclable dans toute l'agglomération : la piste cyclable de Grenoble à Saint-Egrève, établie sur l'emprise de l'ancienne ligne de tram. Nul n'avait songé à en créer d'autres et cette unique piste était mal entretenue. Avant même la publication du « Vélo, véhicule d'avenir », les élus et l'opinion avaient été sensibilisés grâce à la première fête du vélo en juin 1974, organisée par J. F. Noblet de la Frapna à laquelle l'ADTC avait évidemment appelé à participer. Le maire de Grenoble H. Dubedout y participa. D'autres fêtes du vélo furent organisées par l'ADTC elle-même les années suivantes.

Les effets visibles de la politique du vélo apparurent assez rapidement : une réalisation emblématique fut la réalisation d'une grande piste cyclable en site propre sur l'emprise abandonnée de la voie SNCF Grenoble - Chambéry, que certains avaient rêvé de

transformer en voie de circulation. À Saint Martin D'Hères, l'ADTC obtint que de nouvelles avenues (de la Commune de Paris, Carmagnole liberté et Benoît Frachon) soient une simple route doublée d'une piste cyclable au lieu d'une avenue à deux fois deux voies. D'autres pistes furent créées dans l'agglomération, mais parfois sans coordination entre Communes. Même si des corrections ont été apportées, le résultat est un maillage imparfait.

Au fil des années et des expériences, l'ADTC fut amenée à éditer en 1990 une version renouvelée et actualisée de « Le Vélo, véhicule d'avenir ».

L'ADTC milite aussi pour l'entretien des aménagements cyclables, parfois anciens dégradés. Grâce à l'aide de ses adhérents, l'ADTC a pu élaborer un diagnostic cyclable des aménagements de certaines Communes (Echirolles, Meylan, Coulevie). Malheureusement, ces diagnostics n'ont été que trop peu suivis d'actions des Communes pour corriger les défauts signalés.

L'ADTC a développé d'autres actions pour promouvoir la pratique du vélo : interventions en milieu scolaire, vélo-école (pour les adultes), participation aux journées de la mobilité, Plans de Déplacements d'Entreprises, fêtes avec « le P'tit Vélo dans la tête »...

La voie du rail

La question des transports ferroviaires n'était pas au premier plan des préoccupations de l'ADTC à ses débuts : l'urgence était aux transports urbains et à la mobilisation pour le tram. Mais une fois que celui-ci fut acquis, l'ADTC s'intéressa activement à la desserte ferroviaire de l'agglomération. Des militants très compétents en la matière consacrèrent leurs efforts à faire valoir le potentiel des voies ferrées de la région grenobloise. L'ADTC publia le livre blanc « Un R.E.R. pour la région grenobloise » en 1987. Très précis sur le plan technique, ce document proposait une idée à laquelle nul n'avait pensé : au lieu de liaisons uniquement au départ de Grenoble vers la périphérie (vers Rives, vers Brignoud, vers Saint-Marcellin), il préconisait des relations diamétrales de Rives à Brignoud, ou de Saint-Marcellin à Brignoud.

Deux ans après la parution de ce livre blanc, une première desserte péri-urbaine de Rives à Gières, soutenue entre autres par Charles Descours, était mise en service sous le nom de Lazer. C'était l'amorce d'une desserte qui s'est étoffée depuis.

L'action de l'ADTC s'est poursuivie avec des objectifs plus larges. L'ADTC a œuvré pour que le « serpent de mer » de l'électrification du sillon alpin de Montmélian à Valence soit programmé, financé et réalisé (ce qui n'est effectif que depuis décembre 2013 !). L'ADTC a conjugué ses efforts avec d'autres associations : l'ADTF*, l'AEDTF*, l'ARDSL*.

Plus largement encore, ce sont des membres de l'ADTC qui ont créé le comité pour un TGV France-Italie, devenu AEDTF*, avec la collaboration de l'AMFG* et l'AGV*.

*ADTF : association pour le développement des transports ferroviaires

*AEDTF : association européenne pour le développement des transports ferroviaires

*AMFG : association des modélistes ferroviaires de Grenoble

*AGV : association pour la promotion de la ligne Grenoble-Veynes

*ARDSL : association rail Dauphiné Savoie Léman

Le fabuleux destin de la gare de Gières

Au début des années 80, seulement deux trains par jour s'arrêtaient en gare de Gières et sa fermeture était annoncée. Plusieurs militants de l'ADTC avaient compris que sa proximité avec le Domaine Universitaire la désignait pour être la gare des Universités et la faire échapper à la fermeture. L'ADTC entreprit d'abord de faire savoir à la population de Gières qu'elle pouvait y acheter ses billets au lieu de se déplacer à Grenoble. Le chiffre d'affaires, jusque-là insignifiant, monta en flèche.



Arrivée du 5644 Genève - Grenoble - Marseille à Gières en 1987 - photo William Lachenal

Ensuite, l'ADTC fit connaître aux étudiants et personnels du Domaine Universitaire les ressources de la gare et en facilita l'accès en fléchant l'itinéraire entre le Campus et la gare. La mairie de Gières fit changer le nom de la gare en « Gières Campus » et l'ADTC mobilisa toutes ses connaissances pour y faire arrêter plus de trains, tout en la faisant desservir par un prolongement de la ligne 22 (exploitée par les VFD) du Campus à la gare en correspondance gérée avec les trains. Les conducteurs avaient comme consigne d'attendre le train en gare de Gières si celui-ci était en retard (5 minutes) afin de sécuriser les arrivées des étudiants. Hélas, lors de la mise en service du tram B en 1990, la ligne 22 disparut et fut remplacée par la ligne 26 (exploitée par la SEMITAG) et les correspondances cessèrent d'être gérées. Mais des militants (Renaud Cornu-Emieux, Jean-Yves Guéraud, Antoine Jammes, William Lachenal) veillèrent au grain et passèrent leurs dimanches soirs à superviser la bonne exécution des services, avec le soutien des agents de la gare. L'augmentation du trafic voyageurs fut telle que la gare devint la deuxième gare de l'agglomération et changea encore de dénomination pour « Grenoble - Universités - Gières ». La suprême consécration en 2006 fut le prolongement de la ligne B prolongée jusqu'à Gières. Aujourd'hui 2500 voyageurs par jour transitent par la gare !

Stop à la Rocade nord

Petit résumé des combats menés par l'ADTC et des nombreux rebondissements pour obtenir enfin que ce projet ancien, dont des premières études de faisabilité datent des années 1960, soit abandonné.

Lors des concertations préalables à la mise en place du Plan de Déplacements Urbains de 2000-2006, deux scénarios sont présentés par deux bureaux d'études différents : Sogelerg présente un scénario sans rocade mal conçu, Transitec présente habilement un avec rocade sans péage, qui plaît immédiatement aux élus. Le slogan de ce scénario est de guider par un plan de circulation contraignant les voitures vers les autoroutes et sur la rocade pour décharger les centres urbains de la circulation, ce qui permettra ensuite de développer des transports en commun efficaces. L'ADTC met en garde les élus et le public contre le risque de commencer par la Rocade nord et de ne plus avoir l'argent ou la volonté politique de développer les transports en commun. Fort heureusement, une enquête BVA menée auprès de 5000 habitants de la Grenoble Alpes Métropole (La Métro) montre que seuls 25 % des habitants demandent que l'on commence par la Rocade nord.

12 Finalement, le projet de PDU soumis à enquête publique en 1999 prévoit de développer d'abord les transports en commun avant de réaliser la Rocade nord, ouvrage passant sous l'Isère (deux fois) et sous la Bastille et évalué à 300 M€ à l'époque (soit le tiers du coût du PDU). Sa justification et sa faisabilité comportent de nombreuses zones d'ombre, au point que, le 21 février 2000, la commission d'enquête rend un avis favorable sous réserve que la Rocade nord soit retirée du PDU ! Mais le Préfet passe outre et la Métro vote le PDU tel quel. Les études pour la Rocade nord s'affinent et en 2005, l'Avant Projet Sommaire évalue le coût à 780 M€. Devant la somme, la Ville de Grenoble, la Métro, le Conseil général de l'Isère et la Région Rhône-Alpes décident de renoncer au projet et publient un communiqué commun annonçant le tram B sur le polygone pour 2009, le tram E au Fontanil pour 2011, le tram A au Pont de Claix et à Sassenage pour 2013.

Mais sous la pression de la Chambre de Commerce et d'Industrie, le Conseil général reprend le dossier en main en décembre 2005 et décide d'étudier un projet moins coûteux, avec péage. Une fois de plus, l'ADTC avec d'autres associations qui formeront le CAIRN (Collectif pour des Alternatives Innovantes à la Rocade nord) se penche sur les dossiers (dont les résumés présentés au public et aux élus sont très orientés), et démonte l'argumentaire du Conseil général en observant finement les estimations de trafic et en comparant les scénarios. Le CAIRN organisera également de nombreux événements (manifestatives à vélo, construction d'un faux tunnel rue F. Poulat à Grenoble) pour rendre publique l'opposition au projet. En 2009, des recours, dont un déposé par l'ADTC, permettent



Stop Rocade - photo Emmanuel Colin de Verdière

d'obtenir l'annulation du PDU 2006-2012 en raison des retards pris par les projets de tramway, retards liés au projet de Rocade nord. Mais la Métro et le Conseil général persistent à pousser coûte que coûte la Rocade nord, et en 2009, un projet évalué à 666 M€ est soumis à enquête publique.

Cette fois enfin, les arguments des opposants sont entendus, et la commission d'enquête constate les nombreuses incohérences du dossier et du projet : le calcul de rentabilité du projet surévalue les gains de temps d'un facteur 4, les modélisations de trafic censées montrer que la Rocade nord soulage les autres voiries sont faites avec l'hypothèse d'un péage à 1€ alors que le montage financier prévoit un péage à 2 ou 3€, l'élargissement de l'A480 Nord sans lequel la Rocade nord ne servirait à rien n'est pas inclus dans le projet, la Rocade nord accroîtrait la congestion sur des voiries déjà saturées (A41, A48)... C'est ainsi que, fait rare, la commission d'enquête rend un avis défavorable en mars 2010.

La Rocade nord disparaît donc du PDU et du Schéma de Cohérence Territoriale. Que d'énergie dépensée pour arriver enfin à ce résultat !

* * * *

L'ADTC, c'est aussi des actions et des réflexions pour le déplacement des piétons, le partage de la rue, la circulation dans le Campus, contre la voie sur berge, le tunnel sous Grenoble, l'A 51 et la publication régulière d'un bulletin solidement documenté.

Les Présidents de l'ADTC

Jean Sivardière, Bruno Vigny, Antoine Jammes, Pierre Jaussaud, Monique Giroud, Nathalie Teppe

Le SMTC vient de publier le « compte déplacements » de l'agglomération grenobloise. Ce document, rendu obligatoire par la loi « Solidarité et Renouvellement Urbains » permet de faire un état des lieux du coût des transports et des modes de financements.

Ce document est une photographie sur les données 2010. Il est à noter que dans le chapitre « investissements » pour les transports en commun, la valeur 2010 est une valeur basse, postérieure à l'opération Tram 3 (lignes B, C, D) et antérieure aux investissements de la ligne E. Il sera important d'actualiser régulièrement ce document pour suivre les effets et les conséquences de la politique de déplacements de l'agglomération.

Coûts globaux

Les dépenses en transport sont d'environ 3200€ par an et par habitant, 2521€ pour le transport individuel et 651€ pour les transports collectifs (TC).

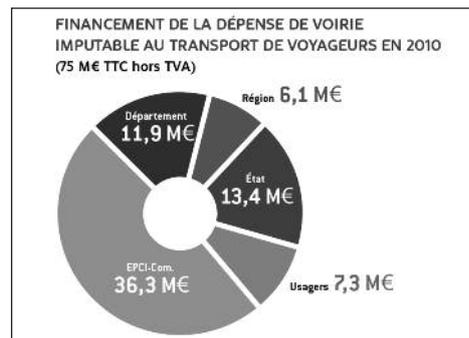
Coûts par mode

Dans le dossier central des numéros 137 et 138 de ADTC Infos, nous avons beaucoup parlé des coûts pour les TC. Le compte déplacements nous donne des informations intéressantes sur le coût des véhicules individuels et des véhicules

utilitaires légers. Les dépenses de fonctionnement représentent 521 M€ et celles d'investissement 365 M€

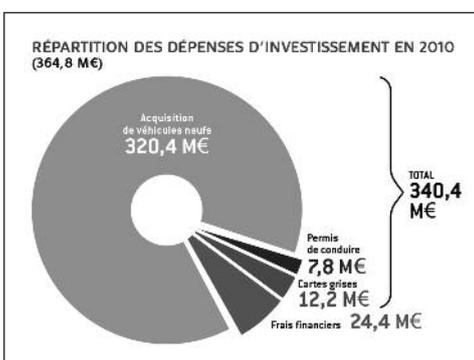
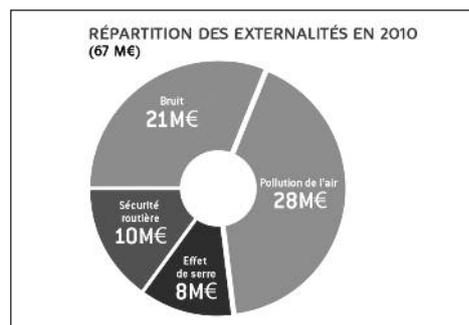
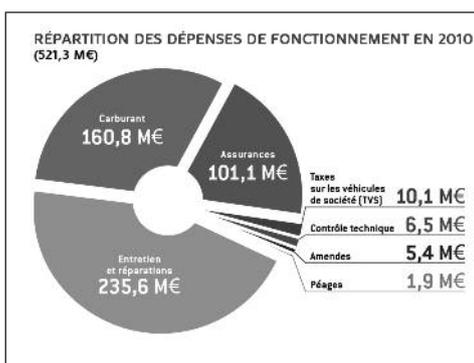
Coûts de la voirie et du stationnement

Ces coûts sont estimés à 75 M€ pour la voirie et 15 M€ pour le stationnement. Il est intéressant de regarder qui finance ces dépenses de voirie



Coûts externes

Les techniciens du SMTC ont évalué les impacts des transports liés aux accidents et à la pollution. L'utilisation de méthodes d'évaluation « normalisées » tend à minorer ces coûts et ne prend pas en compte les coûts liés aux encombrements évalués par ailleurs à environ 30 M€. Ils sont estimés à 67 M€ que l'on peut en grande majorité imputer aux véhicules individuels et aux deux-roues motorisés



Et la suite... ?

Ce document donne donc une photographie de la situation en 2010. Cet ensemble de données permet d'éclairer les élus du SMTC, afin qu'ils puissent définir la stratégie financière du prochain PDU, en concertation avec la population et les associations représentatives.

Antoine Jammes

« Chantefeuille » se dégingue

Dans notre bulletin 133 d'octobre 2012, nous vous avons fait part de l'ouverture en juillet 2012 de la gare routière / parc relais Chantefeuille à Vizille, promis à une forte fréquentation pour le Sud Grenoblois.

Hélas, s'il fonctionne bien comme tel, l'environnement n'est plus le même. Si vous avez besoin d'y prendre un car ou d'y faire correspondance, prenez vos précautions à l'avance, munissez-vous des horaires des cars que vous pourriez prendre car dans les abribus, il n'y a plus d'horaires, ni de tableau d'affichage, ni de vitres pour les supporter, ni d'éclairage pour les lire en fin de journée !

Le matériel est dans un état lamentable. Sur les 6 abribus, un seul a toutes ses vitres, mais pas plus d'affichage, ni d'éclairage que les autres. Manifestement rien n'a été fait par les services de la Communauté de Communes ni pour réparer les dégradations, ni pour apporter les améliorations pointées.

Il y a pourtant urgence à réparer et à mettre du matériel éprouvé adapté à ce lieu pour que l'utilisateur ne soit pas tenté de se détourner de ce pôle multimodal.

La vie de l'utilisateur, est également compliquée par l'anonymat des arrêts qui ne permet pas de savoir sur quel quai il doit attendre les cars. Il faudrait notamment que les arrêts en direction de Grenoble des lignes Exp-2, 3000, 4100 et 4101 soient situés sur le même quai.

Espérons que le SMTC opérateur depuis le 1er janvier reprendra vite les choses en mains.

Christian Cotte

Extension du Périmètre des Transports Urbains

Deux bus hybrides sur le réseau TAG

Après des essais ponctuels avec trois véhicules hybrides différents pendant l'hiver 2010/11, le SMTC a lancé au printemps suivant un appel d'offre pour la fourniture de deux bus hybrides, en même temps que 38 autres bus à motorisation Diesel.

Sans rentrer dans les détails, le principe de la motorisation hybride est de combiner un moteur électrique et un moteur thermique. L'autobus est propulsé par le moteur électrique qui est alimenté, selon la charge demandée, par des batteries et/ou par le moteur thermique au travers d'une génératrice. L'énergie du freinage est récupérée pour recharger les batteries. Le moteur thermique est coupé à l'arrêt.

La réduction de consommation attendue est de 26 à 39 % par rapport à un bus classique.

Si l'achat des 38 bus Diesel a été ajourné, les deux Citelis 12 Hybrid ont été livrés fin 2013 par Irisbus. Le premier a été mis en service sur la ligne 31 le 20 janvier, et le deuxième sur la ligne 13 le 7 février. Avec leur livrée multicolore, ils ne passent pas inaperçus.

Sans attendre le retour d'expérience de ces deux autobus, le SMTC a d'ores et déjà entamé la procédure pour la fourniture de 40 autobus standards Hybrides, qui devraient être livrés en 2015.

L'objectif est d'avoir un parc de véhicules composé pour 1/3 d'hybrides, 1/3 de GNV (gaz naturel) et 1/3 de bus Diesel Euro 6. Mais pas de trolleybus.

Sylvain Blanchard

Depuis le 1er janvier 2014, le périmètre de transport urbain (PTU) a été étendu par la fusion des Communautés de Communes du Sud Grenoblois et des Balcons Sud de Chartreuse avec Grenoble Alpes Métropole.

Erratum ...

Dans le numéro 138 de ADTC-Infos, de décembre 2013, nous avons écrit que le réseau TER devenait accessible avec un titre de transport TAG depuis les gares de Jarrie-Vizille, St Georges de Commiers et Vif pour aller à Grenoble. Le nouveau plan que vient d'éditer la SEMITAG indique aussi la possibilité de voyager avec un titre de transport TAG sur les lignes du réseau TER à l'intérieur de l'agglomération grenobloise et cite les 8 gares concernées.

Hélas, ces gares qui viennent bien d'être conventionnées, n'ont pas été considérées comme les autres situées sur le réseau TAG. Le dispositif du chèque déplacement déjà en vigueur à Vif est étendu aux gares de Jarrie-Vizille et St Georges de Commiers depuis le 1^{er} Mars 2014. Ce dispositif ne concerne que les abonnements. Pour les autres, il faudra continuer d'acheter un titre TER. Nous regrettons que ces gares n'aient pas le même statut que les autres gares de l'agglomération.

Partage des lignes entre le réseau TAG et le réseau Transisère

Les lignes suivantes ont été reprises par le réseau TAG :

- 3330 : Grenoble Gd Place - Vizille par Brié,
- 3331 : Grenoble Gd Place - Jarrie par Champagnier,
- 3332 : Grenoble Gd Place - Herbeys par Tavernolles,
- 3333 : Grenoble Gd Place - Bresson,
- 6050 : Vizille - Uriage - Campus de St Martin d'Hères,
- 7140 : Grenoble - Sarcenas

Même si la tarification devient attractive, elle ne suffira pas à provoquer un report modal massif, vu la faible fréquence de ces lignes. Leur transformation en lignes « Flexo » au 1er septembre 2014, ne laisse augurer qu'une augmentation de service limitée. Celle-ci serait complétée par un « bouquet de services » de mobilité comme le covoiturage ou la location de vélos électriques.

Les lignes suivantes restent exploitées par Transisère :

- Express 2 : Vizille - Voreppe,
- 3000 : Grenoble - Vizille - Bourg d'Oisans,
- 4100 : Grenoble - La Mure- Corps,
- 4101 : Grenoble - Gap,
- 4110 : Grenoble - La Motte d'Aveillans - La Mure,
- 6010 : Grenoble - Gières - Chamrousse,
- 6051 : Campus de St Martin d'Hères - St Martin d'Uriage - le Pinet,
- 6052 : Campus de St Martin d'Hères - Vaulnaveys le Haut.

Le cas de la 6050

La ligne 6050 « Vizille - Uriage - Campus de St Martin d'Hères » traverse deux fois la limite administrative du PTU. La commune de St Martin d'Uriage (hors du PTU conserve la tarification Transisère, et seul l'arrêt « Uriage Gare » est desservi par la ligne 6050. Les autres arrêts de St Martin d'Uriage (« Route de St Martin », « Croisement 6 », « Les Peiffendes » et « Le Maupas ») restent desservis par les lignes 6010, 6051 et 6052. Pour l'ADTC, il est anormal que les usagers pâtissent des changements de limites administratives : la 6050 devrait continuer à desservir l'ensemble des arrêts de St Martin d'Uriage (commune du Grésivaudan), comme la ligne G61 (du Grésivaudan) qui dessert l'ensemble des arrêts à Domène (commune de la Métro).

Zones Transisère et tarification

Les incohérences de ces nouvelles frontières administratives font désordre. Maintenant que la partie Sud de la zone B Transisère est intégrée dans le PTU, que deviennent les abonnements traversant plusieurs zones ? En toute logique, ils devraient être recalculés.

Par ailleurs, il est théoriquement possible de prendre les cars Transisère avec un titre TAG à l'intérieur du PTU (sauf l'Express 1 qui est curieusement exclu de ce dispositif). En pratique, les cars Transisère disposant de valideurs TAG acceptent les billets TAG et la carte ATOUTAG à l'intérieur du PTU. Mais certains cars n'ont que des valideurs Transisère qui ne lisent les titres TAG que s'ils sont chargés sur une carte OURA.

Nathalie Teppe

PTU : Périmètre des Transports Urbains

Réseau TAG 2014 : des principes à mettre en œuvre

Aujourd'hui presque toutes les lignes régulières de bus sont désignées de façon identique par un numéro qui ne préjuge pas de leur niveau de service. Demain, dans un réseau à trois niveaux, la numérotation donnera une indication du niveau de service.

Sur le réseau actuel, les correspondances sont faciles et rapides entre lignes de tramway et lignes à haut niveau de service : l'intervalle entre deux passages consécutifs est inférieur à 10 minutes sur les lignes A,B,C,1. Sur ces lignes, un affichage des horaires du type « un passage toutes les x à y minutes entre 7 h et 19 h » (avec $x < y < 10$) suffit. Les bornes d'information aux arrêts précisent la durée réelle de l'attente. L'exploitation peut alors modifier selon le besoin le nombre de voitures mises en service sans qu'il soit nécessaire de l'annoncer, ce qui génère des économies de fonctionnement sans pénaliser les usagers.

Sur les autres lignes, l'intervalle entre passages varie beaucoup, la distinction entre jours bleus, verts, oranges n'est pas claire, la correspondance est souvent dissuasive.

Lignes Chrono

Les lignes Chrono circuleront de 5h30 à 1h30, 7 jours sur 7, comme les lignes de tram. Sur ces lignes, l'espacement entre deux passages consécutifs, inférieur à 10 minutes les jours ouvrables, rendra les correspondances utilisables entre 7 h et 19 h. Encore faut-il que la correspondance soit matériellement possible : les lignes chrono radiales doivent desservir le centre de façon à croiser les autres et les lignes A, B, C, E, pour donner accès à tout point quelconque de ces lignes avec au plus une seule correspondance. Un simple examen du plan de réseau montre les possibilités intéressantes offertes aux usagers dont les deux extrémités du parcours sont le long de ces lignes.

Comme aujourd'hui sur les lignes de tramway, un affichage de l'horaire indiquant « un passage au moins toutes les x minutes » (avec $x < 10$) permet d'adapter le débit au besoin, presque du jour au lendemain.

Lignes Proximo

Ces lignes sont loin d'attirer tout le potentiel d'usagers disponible. Le niveau actuel de service est rédhibitoire pour les usagers non captifs : l'intervalle entre deux passages dépasse largement 10 minutes et varie beaucoup sans aucune justification réelle. Les « optimisations » ont encore réduit la fréquence aux heures dites creuses. Les vacances scolaires ou universitaires (ce ne sont pas les mêmes) concernent moins de 20 % des foyers mais servent de prétexte à réduire le service, causant de mauvaises surprises aux 80 % d'usagers non concernés.

Pour rester attractives, les lignes Proximo doivent être cadencées de façon immuable et répétitive, pour tous les types de jour : lundi au vendredi (hors vacances d'été), samedi ou dimanche et fêtes. Ainsi les usagers pourront rapidement s'habituer à un horaire fiable pour l'ensemble de la journée, comme un passage à 7, 27, 47 de chaque heure. Pour faciliter la mémorisation des horaires, l'intervalle entre deux bus doit diviser 60 : on peut offrir ainsi un passage toutes les 12, 15, 20, ou 30 minutes.

Les lignes Proximo doivent amener les usagers directement au cœur du centre ville, comme les lignes périurbaines. Enfin, les usagers font rarement un aller simple et l'amplitude de service doit leur permettre de rentrer chez eux le soir. On peut se demander si les autorités le savent !

Gagner de nouveaux usagers

Avec la tarification solidaire, les usagers paient en fonction de leurs ressources. Les captifs des transports publics sont rarement dans les hauts revenus. Pour ne pas dégrader le taux de couverture déjà faible et attirer aux transports publics des usagers dont les ressources importantes justifient un tarif plus élevé, il faut proposer un service de bon niveau, fiable et régulier, amenant directement les usagers là où ils veulent aller.

Jean-Yves Guéraud

Un tout p'tit coin de parapluie ?



La station Saint-Bruno des lignes A et B, implantée sur un trottoir étroit côté immeubles, ne disposait pas d'un espace suffisant pour bénéficier d'un abri comme toutes les stations du réseau. Pour réparer ce manque, des sortes de parapluies colorés ont été implantées.

Mais cet aménagement ne donne guère satisfaction aux usagers qui sont mal, voire pas du tout, protégés de la pluie par les « corolles » des parapluies. N'aurait-il pas été possible de faire des corolles un peu plus larges pour assurer une protection un peu plus efficace ?

Texte et photo
Bruno Vigny

6020 : horaires négligés et usagers baladés

Des modifications sur la ligne 10 du pays voironnais : Renage - Rives centre-ville et gare SNCF

Depuis sa création, la ligne 10 du pays voironnais effectuait une simple boucle à l'intérieur de Rives, sa faible fréquence et son parcours n'ont pas permis de développer une importante fréquentation.

Depuis le 20 janvier 2014, le parcours de la ligne 10 a été modifié. Partant de Renage, après avoir desservi le centre-ville de Rives, elle effectue son terminus à la gare SNCF de Rives en correspondance avec les TER pour et depuis Grenoble.

La ligne effectue 19 Allers-Retours par jour du lundi au vendredi toute l'année. En journée et pour permettre de répondre aux besoins de desserte scolaire notamment, les correspondances en gare de Rives ne sont pas optimisées. La fiche horaire est téléchargeable sur les sites internet des communes de Rives et Renage ainsi que sur ceux des communautés de communes du pays Voironnais et de Bièvre Est.

Pour toute la ligne, la tarification Transports du pays voironnais s'applique.

Après un mois de fonctionnement, la fréquentation est en nette hausse avec notamment un nombre notable d'usagers l'utilisant en correspondance avec le TER.

L'ADTC salue cette restructuration de la ligne 10 permise par une collaboration étroite entre les deux communautés de communes qui cofinancent la ligne.

Emmanuel Colin de Verdière

Usager occasionnel de la ligne 6020, j'ai constaté que certains horaires sont trop détendus. Du coup, certains services ont tendance à prendre de l'avance sur l'horaire, parfois jusqu'à 5 minutes !

J'ai alerté à plusieurs reprises Transisère de la situation, en déposant une réclamation sur le site Transisère. J'ai renouvelé cette doléance lors du comité de lignes qui s'est tenu le 10 avril 2013 à Domène. Il nous a été répondu que la géolocalisation des cars Transisère allait résoudre le problème puisqu'on verrait en temps réel les cars qui prennent de l'avance.

Dans les faits, je n'ai vu aucune amélioration. Pire, les horaires 2013 – 2014 ont aggravé les choses. Le départ de la gare routière à 8h40 a été avancé à 8h35, et l'heure de passage théorique au lycée du Grésivaudan a été avancée seulement de 9h06 à 9h04, alors que l'horaire était déjà trop détendu !

Victime de passages en avances, parfois avec des lycéens sortant de cours à 08h55, j'ai donc noté les passages en avance les plus flagrants, et envoyé des réclamations à Transisère les 18/10, 29/11, 20/12, 06/01. Les réponses de Transisère étant rares, peu satisfaisantes, et surtout sans amélioration concrète sur le terrain, j'ai fini par ajouter que j'envoyais une copie à l'ADTC, et à Jean-Claude Peyrin, conseiller général du canton de Meylan / Saint Ismier. Ci-dessous les horaires de passage à l'arrêt lycée du Grésivaudan Bachais (horaire théorique 09h04).

date	heure de passage
M 9/10	9h01
V 11/10	9h02
M 16/10	9h01
V 18/10	8h59
M 20/11	avant 9h01
M 27/11	avant 8h59
V 29/11	8h59
V 20/12	8h59

Le 3 janvier 2014 (horaires de vacances scolaires), le 6020 parti de la gare routière à 8h40 est passé au lycée à 9h02 au lieu de 9h09, et aux Ratz (St Nazaire les Eymes) à 9h16 au lieu de 9h27 !

En 2014, j'ai noté systématiquement les heures de passage en prenant le 6020. Il apparaît que pour ce service, le passage en avance est la règle et le passage à l'heure ou en retard l'exception, même lorsque les comptages effectués par le conducteur ralentissent le car (les 13 et 17 janvier).

date	heure de passage	remarques
V 10/01	9h00	attend 9h04
L 13/01	9h03	comptages
V 17/01	9h01	attend 9h03
L 20/01	9h02	
M 28/01	9h01	
J 30/01	9h02	
M 05/02	9h06	problème de car à la gare routière
J 07/02	9h04	
L 10/02	9h02	attend 9h03
J 13/02	9h01	
M 19/02	9h01	
V 21/02	9h02	
M 26/02	9h06	
V 28/02	8h58	

Tous les conducteurs ne réagissent pas de la même façon lorsqu'on leur dit qu'ils sont en avance. Parfois, comme les 10/01, 17/01, 19/02, ils « régulent » (ils attendent à l'arrêt pour repartir à l'heure ou presque) ou ils roulent plus lentement. Souvent, ils minimisent. Presque tous indiquent que les fiches horaires ne sont pas réalistes.

D'autres services posent problème, notamment en soirée où les fiches horaires prévoient 13 minutes pour aller de la gare routière à l'hôtel de Ville de Grenoble. Le 10 février, le 6020 parti de la gare routière à 21h00 avait déjà trois minutes d'avance à l'hôtel de Ville de Grenoble ! Espérons que les prochains horaires tiendront compte des horaires des lycées et des temps de parcours observés.

Christophe Leuridan

Le covoiturage : complément ou concurrent des transports en commun ? Les solutions proposées en transport en commun ne satisfont pas tous les besoins. A l'heure où l'autosolisme revient de plus en plus cher, le covoiturage peut être une bonne alternative.

Le covoiturage spontané

Dans les villages composés de nombreux hameaux, la solidarité entre voisins se pratique spontanément.

« Ce ne serait pas le fils Lambert qui marche sur le bord de la route ? Où vas-tu Tom ? Monte, je t'emmène ».

C'est ainsi qu'on se déplace de hameaux en hameaux ou au village-centre, en prenant au passage des nouvelles des familles respectives.

Le covoiturage organisé

Dans le périurbain grenoblois, la rareté ou les temps de parcours rendent parfois dissuasifs les transports en commun. Pour des raisons économiques évidentes, ils ne peuvent pas être développés à l'infini, surtout dans les zones à faible densité de population.

Mais si deux personnes (ou plus) habitent le même village et travaillent dans la même zone d'activité, elles ont tout intérêt à s'organiser en covoiturage pour partager les frais. Cela suppose un peu de discipline pour respecter les contraintes des uns et des autres (garde d'enfants ...).

Elsa et Henri-Pierre habitent Goncelin et travaillent à Inovallée. L'un doit arriver impérativement avant 9h le matin quand l'autre doit récupérer ses enfants chez la nourrice avant 18h30. Depuis 4 ans, en alternant la voiture de chacun une semaine sur deux et en partageant la facture du péage à la fin du mois, ils divisent leurs frais par deux !

Le covoiturage dynamique

Pour contourner les contraintes du covoiturage organisé, le covoiturage dynamique propose une solution plus souple : l'aller et le retour ne sont pas forcément effectués avec les mêmes personnes, ni avec le même mode de déplacement !

Passagers et conducteurs s'inscrivent sur un

site Internet et reçoivent les informations (demandes, disponibilités, points relais...) en temps réel sur leurs téléphones mobiles.

Cela nécessite tout de même de posséder un smartphone ... et de savoir l'utiliser !

Le covoiturage événementiel

Le covoiturage est une bonne option pour les événements en dehors de Grenoble. En mettant en relation ceux qui possèdent un véhicule particulier et ceux qui n'en ont pas, on permet au plus grand nombre de se rendre à des manifestations culturelles ou sportives. Les organisateurs des festivals le proposent en général sur leur site Internet, du plus sommaire (partenariat avec La Roue Verte pour le festival de l'Arpenteur) au plus incitatif (Les Rencontres Brel propose de nombreux avantages dans le cadre d'une politique d'éco-festival), en passant par les sites spécialisés pour des sorties sportives.

Le covoiturage concurrent du ferroviaire

Qui n'a jamais pesté contre les prix variables et incompréhensibles de la SNCF en vertu du « yield management » ? Ou contre des correspondances quasiment impossibles pour se rendre à l'autre bout de la France ? Ou quand des travaux limitent les horaires d'une liaison ?

Conjuguant convivialité et efficacité, pour un prix souvent compétitif, les sites de covoiturage proposent de mettre en relation les covoitureurs sur des trajets à plus ou moins longue distance.

Un des plus connus, Blablacar, réalise ainsi 900 000 voyages par mois !

A noter que le covoiturage peut aussi être complémentaire du train ... en rabattant sur les gares, limitant ainsi la saturation des parkings observée dans certaines gares.

Quelques sites

covoiturage-sud-grenoblois.fr (pour le sud grenoblois)

www.ecovoiturage.itiniserie.fr (le site du CGI)

www.laroueverte.com (créé par une grenobloise)

www.covoiturage.fr (le site national de référence)

www.coriding.com (spécialisé dans le ski !)

Voie bus sur l'autoroute A48 : bientôt en service entre Voreppe et Saint-Égrève

La mise en service de la Voie Spécialisée Partagée (VSP) entre Voreppe et Saint-Égrève devrait intervenir au premier semestre 2014. Les premiers travaux se sont déroulés pendant l'été 2011, par anticipation à la faveur de la réfection des chaussées de cette section de l'A48. L'équipement (signalisation lumineuse, contrôle et sécurité, etc...) a été installé tout au long de l'année 2013.

Rappelons que le principe de la VSP est de permettre aux véhicules de transports en commun autorisés (lignes Transisère, TAG, navette aéroport, autocars TER) d'utiliser la bande d'arrêt d'urgence de l'autoroute en cas d'embouteillage, sous le contrôle du PC circulation.

Une première section de 4 km a été mise en service en septembre 2007 entre la sortie Saint-Égrève Nord et celle du pont d'Oxford, à l'initiative du Conseil général de l'Isère (il s'agissait d'une expérimentation). La nouvelle section de 4 km est financée à 50 % par le Conseil général et à 50 % par le concessionnaire de l'autoroute A48, AREA. Elle permettra aux autocars (lignes EXP-1, 5000, 5200, 7300, 7320, 7330 pour Transisère) de gagner de nombreuses minutes et de la régularité en s'affranchissant des embouteillages sur cet axe, importants aux heures de pointe. Le gain sera sans doute plus important que sur la première section, qui n'est généralement utile que sur les deux premiers kilomètres, avant la bifurcation avec l'A480.

Sylvain Blanchard

Nathalie Teppe

La liaison Grenoble - Gap menacée de fermeture

Car et train : complémentarité ou sabotage ?

C'est la question qu'on se pose avec la ligne TER Grenoble-Veynes-Gap et la ligne de car LER 31. Cette ligne de car, circulant dans le cadre du réseau des Lignes Express Régionales mis en place par la Région Provence - Alpes - Côte d'Azur, relie tous les jours Grenoble à Marseille et Nice (une correspondance immédiate entre cars est organisée à Sisteron).



Ligne LER 31

Cette ligne de car assure la même desserte que les TER avec, dans le sens Sud - Nord, des horaires quasiment identiques : le TER part de Marseille à 8h35 et le car à 9 h. Le car et le TER circulent ainsi en parallèle sur un trajet de plus de 300 km !

Ne pourrait-on pas mieux organiser les transports publics sur cette relation ? Les Régions Provence Alpes Cote d'Azur et Rhône Alpes ne peuvent-elles pas se coordonner ? Cette question a été posée en comité de ligne, mais n'a pas eu de réponse, la Région semblant méconnaître la situation.

La ligne ferroviaire Grenoble-Gap est fragile, elle n'a pas besoin d'être mise en concurrence avec une ligne de car !

Texte et photo
François Lemaire

Si des travaux de rénovation ne sont pas engagés, la partie centrale de la ligne des Alpes sera fermée à l'horizon 2023 supprimant toute relation ferroviaire entre Grenoble et Gap.

Cette annonce a été faite par RFF (Réseau Ferré de France) lors du dernier comité de lignes qui s'est tenu à Clelles en novembre. C'est entre Clelles et Aspres sur Buech que se situe la menace : la voie est en mauvais état et les ralentissements sont déjà nombreux (la vitesse est souvent limitée à 50 km/h !). Et en l'absence de travaux de rénovation, RFF annonce un allongement des zones de ralentissement (augmentant encore les temps de parcours) et une fermeture à l'horizon 2023.

La section entre Grenoble et Clelles, elle, n'est pas menacée dans l'immédiat, car RFF y a effectué les travaux nécessaires pour supprimer les ralentissements. Et RFF indique faire le nécessaire pour assurer la pérennité de cette partie de ligne.

RFF se désengage des lignes secondaires

Si RFF investit bien pour moderniser les voies ferrées à travers un Grand Plan de Modernisation Ferroviaire (GPMR), ces investissements ne concernent que les lignes les plus fréquentées ; pour les lignes considérées comme secondaires, RFF ne réalise les travaux de rénovation que si des financements complémentaires sont trouvés.

Sans ces financements complémentaires, les lignes sont fermées. C'est ainsi que la ligne Châlons en Champagne - Verdun vient de fermer en décembre 2013 et que la fermeture de la partie centrale de la ligne Clermont-Ferrand - Brive est annoncée pour juillet 2014.

L'intervention des Régions est nécessaire

C'est dans le prochain Contrat de Plan 2014-2020, en cours de négociation entre les Régions et l'État, pour une signature à l'été 2014, que des crédits de rénovation pourraient être inscrits. Mais pour l'instant, la Région Rhône - Alpes semble réservée à l'idée d'intervenir sur des travaux de maintenance de l'infrastructure ferroviaire. Pourtant, plusieurs Régions se sont déjà engagées dans ce type de travaux ; ainsi, la Région Midi Pyrénées qui a refait à neuf l'essentiel de son réseau TER.

Si la Région n'intervient pas, la ligne fermera !

L'ADTC se mobilise

L'ADTC a écrit aux élus concernés pour les informer de cette menace de fermeture et pour intervenir auprès des Régions Rhône - Alpes et Provence - Alpes - Côte d'Azur (pour le tronçon Lus la Croix Haute - Aspres sur Buëch) pour que les crédits soient inscrits au prochain Contrat de Plan État Région.

L'ADTC a mis en avant les améliorations qui pourraient être apportées à l'exploitation de cette ligne : modernisation de la signalisation pour augmenter le nombre de trains en circulation, optimisation des correspondances à Veynes et Grenoble, mise en service de trains directs vers Sisteron ou Manosque pour dynamiser son trafic et rendre un meilleur service.

Alors qu'on assiste à une accélération des projets autoroutiers, avec l'élargissement de l'A 480, la réalisation de l'A 45 entre St Etienne et Lyon, l'élargissement de l'A 43, et la relance du projet de l'A 51, les Régions ne peuvent pas se désintéresser des liaisons interrégionales de transports publics ferroviaires.

François Lemaire

L'AGV (Association Grenoble Veynes) soutient également la sauvegarde de cette ligne.

In memoriam - Germain Delage

Germain Delage, un grand défenseur des transports collectifs, nous a quittés en février. Notre ami Germain a été un membre actif de l'ADTC, où il a rempli la fonction de trésorier pendant de nombreuses années. Il a aussi été président, puis secrétaire de l'AGV (Association pour la ligne Grenoble - Veynes). Ingénieur hydraulicien, inventeur de brevets, Germain Delage a toujours généreusement mis ses compétences au service des causes qu'il défendait en faisant preuve d'une constante modestie.

Les travaux de modernisation du Sillon Alpin Sud entre Valence, Grenoble et Chambéry viennent de prendre fin et depuis le 15 décembre, le service 2014 des TER a été mis en place. C'est l'occasion de faire le point sur les besoins à combler.

En effet, aucun nouveau train n'a été ajouté pour le service TER 2014 sur l'étoile de Grenoble. Les seules améliorations sont :

1) l'arrêt à Moirans des TER de maillage régional Valence – Grenoble – Chambéry-Annecy,

2) l'ajout de quelques cars Grenoble - Valence TGV notamment un le matin donnant correspondance à 7h12 avec le TGV pour Marseille, Toulon et Nice.

Chambéry – Grenoble – St Marcellin

Cette desserte périurbaine desservant toutes les gares de la ligne continue à être assurée par du matériel RRR ancien non-climatisé fonctionnant au diesel. Cela est dû au retard dans la livraison du nouveau matériel commandé par la Région Rhône-Alpes. Ces nouvelles rames ne seront pas affectées à cette ligne mais, par un mouvement dans l'affectation globale du matériel, l'ensemble des TER de cette ligne sera électrique d'ici le service 2016.

Des manques importants dans le service subsistent et nécessitent d'être comblés :

1) aucun train périurbain ne circule entre Grenoble et Saint-Marcellin entre 9h et 12h.

2) la desserte nécessite d'être cadencée les samedi et dimanche. Actuellement, par exemple, il n'y a aucun train périurbain entre Grenoble et Saint-Marcellin le samedi de 8h à 13h alors que 7 TER périurbain circulent de Grenoble vers Saint-Marcellin entre 16h30 et 20h. Un meilleur cadencement est possible sans ajout de trains.

Il faudra aussi trouver un moyen de réduire les stationnements prolongés des trains Chambéry - Saint-Marcellin en gare de Grenoble : ces arrêts de 15 à 20 minutes pénalisent fortement les usagers qui effectuent des trajets comme Tullins - Echirolles ou Brignoud - St-Egrève.

Hélas, cette refonte de la grille horaire risque d'attendre l'inauguration d'une 3e voie en gare de Brignoud, en 2018 au plus tôt.

Gières – Rives – St André le Gaz

La desserte sur cette ligne est assez complète. Le succès nécessite cependant de prévoir la circulation de trains plus longs pour répondre à la demande. Pour améliorer le service, il est nécessaire de revenir au cadencement antérieur avec un TER toutes les 20 minutes en heure de pointe (l'intervalle entre 2 TER varie aujourd'hui entre 11 et 30 minutes !).

Grenoble - Genève

Les liaisons entre les deux villes restent insuffisantes avec 6 allers-retours par jour en semaine (5 le samedi, 4 le dimanche).

L'ADTC demande 2 allers-retours supplémentaires :

- un départ vers 20h de Grenoble et Genève.

- une arrivée vers 8h à Grenoble le matin

- un départ supplémentaire vers Genève le matin pour combler le trou actuel entre 8h et 12h.

Grenoble - Lyon

Avec deux trains par heure, l'offre est attractive. Le remplacement des cars effectuant actuellement le dernier service Lyon - Grenoble le soir par un train est nécessaire à l'attractivité du dernier TER. L'ADTC a demandé l'arrêt à Voiron du train Lyon 18h14 - Grenoble 19h33, seul TER Lyon - Grenoble à ne pas effectuer cet arrêt.

Des TER périurbains de soirée ?

À moyen terme, l'ajout de TER périurbains en soirée est indispensable pour une offre alternative à la voiture individuelle plus complète.

Emmanuel Colin de Verdière

Sillon Alpin Sud : de la vision à l'inauguration

Que de chemin parcouru depuis ce 12 Mai 2006 où avait été signé le protocole d'accord sur l'aménagement du Sillon Alpin Sud, porté par Bernard Soulage (à l'époque Vice-Président aux Transports à la Région). Nous ne reviendrons pas sur la nature des travaux, largement abordés dans nos précédents bulletins.

En ce samedi 22 février 2014, jour de l'inauguration officielle par les partenaires de ce projet, force est de constater que si l'infrastructure est là, son utilisation n'est pas encore optimale. Certes, nous avons vu passer les premiers TGV Annecy - Marseille, mais pour les usagers TER, la pilule est peu amère. Si les temps de parcours ont été légèrement améliorés, le nombre de trains en heure de pointe a très peu augmenté depuis 2001. Le silence et le confort des trains électriques est apprécié mais certains trains roulent encore en diesel (voir ci-contre).

Enfin, la modernisation de la signalisation nécessite quelques mises au point qui mettent à mal les nerfs des voyageurs : après un an d'interruption de service, il est incompréhensible d'accumuler retards et suppressions de trains.

Néanmoins, il faut laisser le temps au temps, tant il est vrai que « le temps ferroviaire » se mesure sur la durée et que les bénéfices se feront ressentir dans les années à venir : la mise à niveau de l'infrastructure est un préalable nécessaire mais non suffisant à lui seul.

Nathalie Teppe

Calendrier des commissions

Transports en Commun (18h30)

17 mars
14 avril
19 mai

Vélos et Piétons (18h30)

24 mars
22 avril
26 mai

ADHÉREZ à l'ADTC

Adhésion « une personne »	15 €
Adhésion « couple »	20 €
Adhésion « étudiant »	3 €
Adhésion « petits revenus »	3 €

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 900 exemplaires sur papier recyclé
par l'Imprimerie Notre-Dame
80, rue Vaucanson
38330 MONTBONNOT

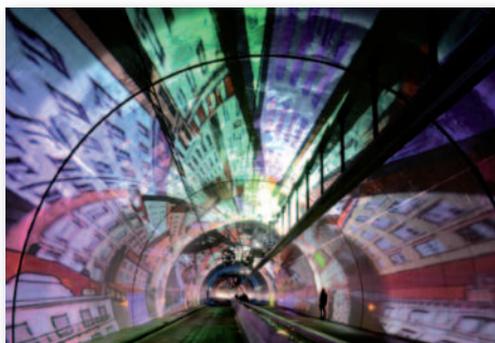
Photo de couverture : ADTC, François Lemaire (gare de Saint Marcellin), Bruno Vigny (station tram St Bruno), Christian Cotte (rue Lafayette)

Revue de presse

Le tunnel « modes doux » de la Croix-Rousse inauguré aujourd'hui

Avec l'inauguration aujourd'hui du tunnel bis de la Croix-Rousse, long de 1 763 m, réservé aux modes doux, [Le Grand Lyon annonce] une première mondiale.

À l'origine ce nouveau tube était devenu indispensable pour répondre aux nouvelles normes de sécurité du tunnel routier pour faire office de galerie de sécurité. La communauté urbaine a décidé d'aller plus loin en creusant un tunnel parallèle au tunnel historique qui pourrait être utilisé quotidiennement par les modes doux. Coût supplémentaire par rapport à une simple galerie de sécurité : 22 millions d'euros, soit 9 % du coût global de rénovation de l'ensemble du tunnel de la Croix-Rousse. Le tunnel routier, entièrement modernisé, a été rouvert à la circulation le 2 septembre dernier.



Le nouveau tube, dont le creusement a commencé en septembre 2010, sera inauguré aujourd'hui et ouvert au public à partir de 19 h pour les piétons et les cyclistes. Le bus C6 pourra l'emprunter après la Fête des lumières à partir du 10 décembre dans le sens Rhône/Saône. Il ne passera qu'un bus toutes les 12 minutes environ. Une fresque lumineuse rendant la traversée moins anxiogène sera dévoilée ce soir et sera l'une des attractions de la Fête des lumières mais elle sera pérenne. Ce tube modes doux sera, en temps normal, ouvert de 5h à 0h30.

Le Progrès 05/12/2013

La France, ce pays où les bus urbains coûtent 30% plus cher qu'ailleurs

[...] Sous le couvert de l'anonymat, le commercial d'un constructeur connu [explique pourquoi] : "Les élus veulent tous des bus spécifiques, adaptés à leur ville, à

leur image [...] Ailleurs, en Allemagne, aux Pays-Bas, en Pologne ou en Suède, les villes se mettent d'accord pour acquérir les mêmes bus, interchangeables, ce qui leur permet de passer commande ensemble et de réduire les coûts [...]. Les élus [...] considèrent que leurs administrés monteront plus volontiers dedans s'ils le trouvent beau. Même si en réalité, les voyageurs attendent surtout d'un bus qu'il parte et arrive à l'heure".

La deuxième raison est plus surprenante : "En France, on accorde un soin particulier à l'aménagement de la cabine du conducteur. Le personnel a ses habitudes et il ne faut pas le brusquer. La position de chaque mécanisme, de chaque bouton sur le tableau de bord, peut être différente d'une ville à l'autre[...]". Des préconisations auxquelles les élus, et donc les constructeurs, se plient sans protester. Il n'est jamais bon de se fâcher avec le syndicat des conducteurs de bus.

[...] "Dans une ville du sud de la France, le maire exigeait un bus doté d'une baie vitrée arrondie à l'avant. Cet aménagement coûte 50 000€ de plus par rapport à un véhicule standard". Soit un total de 1M€ pour les 20 bus dont s'est équipée cette ville. Une capitale régionale a voulu changer tous ses bus au gaz pour des bus hybrides, qui coûtent 400 000 € pièce au lieu de 250 000 €.

Arnaud Tisserand, responsable commercial de Mercedes-Benz [...], confirme les propos de son concurrent [...] "On modifie les peintures, on ajoute des lumières de couleur, l'éclairage change selon l'heure de la journée. Il faut se conformer au design défini par l'autorité organisatrice des transports".

Et à la mode [...]. Chez Mercedes, personne n'ignore que la France est championne des [...] options qui ne figurent pas sur le catalogue. [...] Rares sont les collectivités qui acceptent de mutualiser leurs achats, comme Montbéliard (Doubs) [...]. Bien sûr, cette "customisation", qu'elle porte sur le design ou la cabine du conducteur, a un coût [...] : "Entre zéro, s'il s'agit juste de changer le tissu des sièges, et 30% en cas de changement de la forme de la carrosserie, en plus par rapport au prix de base", lâche le commercial.

Le Monde, 16/12/2013