



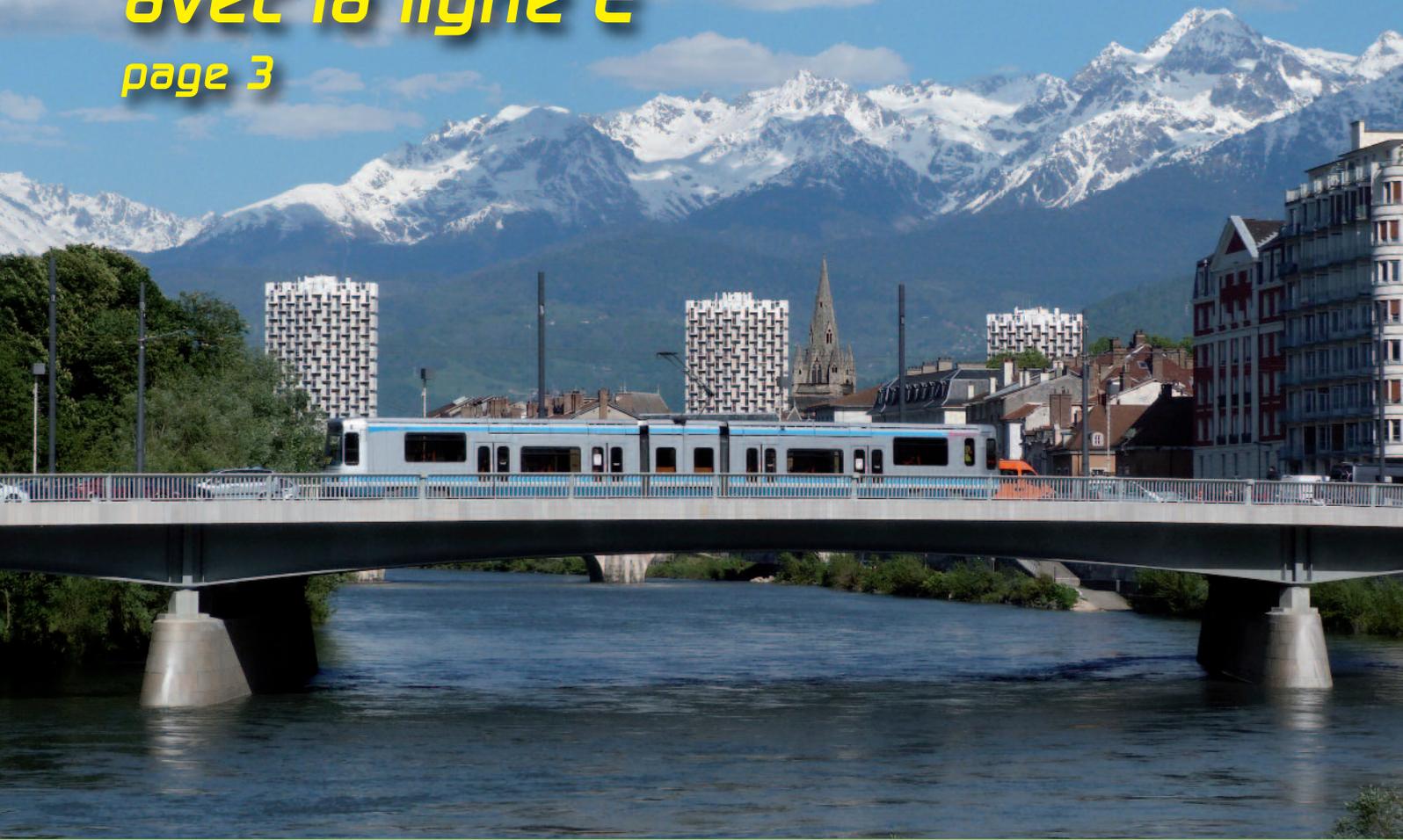
## *Pollution, quels risques ?*

*dossier central : pages 9 à 12*

N° 140 - Juin 2014 - 3,50 euros

## *Tram : le maillage avance avec la ligne E*

*page 3*



## *Ligne 6020 amputée*

*Page 17*



## *Fête du vélo des 40 ans*

*page 3*



# EDITORIAL - Le changement, c'est maintenant ?

Les élections municipales de Mars 2014 ont produit un bouleversement dans le paysage politique grenoblois : une liste de rassemblement citoyen menée par Eric Piolle est arrivée en tête. Jacques Wiart est le nouvel adjoint « aux déplacements et à la logistique urbaine ».

Christophe Ferrari, Maire de Pont de Claix, a été élu président de Grenoble Alpes Métropole. Yann Mongaburu, conseiller municipal à Grenoble, a été élu vice-président aux déplacements de Grenoble Alpes Métropole et président du SMTC.

Ces personnalités, sensibilisées aux problématiques environnementales, préfigurent une nouvelle vision de la ville et des déplacements.

Le nouveau maire de Grenoble affiche un objectif ambitieux : multiplier par trois le nombre de déplacements en vélo dans la ville, voire dans l'agglomération. Rejoignant les préconisations de l'ADTC, il souhaite également étudier le retour du trolleybus, la poursuite du maillage du réseau de tramway et l'étude du tramway périurbain express dans les trois vallées de l'Y grenoblois.

Ces sujets dépassent largement le territoire de la ville de Grenoble : ils devront s'intégrer dans une politique plus générale à l'échelle de l'agglomération, là où seront prises les décisions.

En ce sens, Christophe Ferrari souhaite « l'émergence d'une autorité organisatrice unique ». Pour l'ADTC, ce levier devrait simplifier la tarification des transports entre les différentes zones de la région urbaine grenobloise et permettre une meilleure coordination entre les réseaux.

Dans le cadre du passage au statut de « Métropole », Grenoble Alpes Agglomération prendra aussi en charge les voiries... et donc l'entretien des aménagements cyclables. On parle aussi d'« autoroutes cyclables », dont le concept reste à définir.

La première partie de la ligne de tram E vient d'être inaugurée, la seconde partie, vers St Egrève le sera dans un an. A quand la troisième partie de cet axe Nord-Sud avec un prolongement vers Pont de Claix ?

La rentrée de septembre 2014 verra enfin émerger un nouveau réseau de bus, avec un service de soirée, élaboré ces derniers mois. Après une période de test et d'adaptation, le nouveau réseau devra sans doute être encore amélioré.

Un autre objectif affiché par les nouveaux élus est le développement d'une vraie concertation avec les habitants et les associations. L'ADTC et ses adhérents seront vigilants sur ce point.

Nous imaginons combien l'exercice du pouvoir est délicat. Les négociations pour obtenir un consensus sur certains projets vont se révéler difficiles (citons le projet de réaménagement du Rondeau et de l'A480).

Les déplacements s'inscrivent dans un projet de ville plus global en termes d'urbanisme, de logements, de loisirs, d'éducation et d'emplois. Pas facile de concilier le tout.

Alors, le changement, c'est maintenant ?

Nathalie Teppe

## Sommaire

P 02	Editorial – le changement, c'est maintenant ?
P 03	La genèse de la ligne E
P 04	Ça marche quai des Allobroges
P 05	Le plan gouvernemental d'actions pour les mobilités actives
P 06	Le cours Jean Jaurès à Grenoble reste un axe cyclable
P 07	Comptages ADTC Campus : 10 ans déjà
P 08	Tramway sur les Grands Boulevards : des effets largement positifs
P 09-12	Pollution : quels risques ?
P 13	Echirolles : Carrefour de Mobilité
P 14-15	Un nouveau réseau TAG en septembre 2014
P 16	Le CGI a-t-il une politique Transports ?
P 17	Le CGI récidive : la ligne 6020 amputée
P 18	Actualité de la liaison Grenoble-Gap
P 19	La ligne Grenoble-Gap et les élus ...
P 20	Revue de presse

# La genèse de la ligne E

**La ligne E du tramway est devenue une réalité (au moins dans sa partie sud). Retour sur la genèse du projet.**

## Un peu d'histoire

Sans remonter au tramway de la SGTE qui, en 1900, atteignait Voreppe, la liaison entre Grenoble et Saint-Égrève figure depuis longtemps sur les différentes versions successives du schéma directeur tram, qui fixe les orientations à suivre en matière d'études et d'investissement.

En 1999, l'agglomération grenobloise élabore son Plan de Déplacements Urbains (PDU). Deux scénarios sont étudiés, l'un comprend un prolongement de la ligne B à Saint-Égrève-Pont de Vence via la presqu'île, ainsi qu'un maillage avec la ligne A en rive gauche. Le PDU intègre finalement le principe de cette liaison entre Grenoble et Saint-Égrève, toujours par la ligne B. À l'époque, l'horizon pour la réalisation de ce prolongement se situe au delà de 2005, voire 2010 ou 2020. Y figure également le souhait d'étudier la poursuite du tramway jusqu'au Fontanil-Cornillon.

Jusqu'alors, il avait toujours été envisagé de rejoindre Saint-Égrève en utilisant la ligne B, prolongée jusqu'à Europole, puis la Presqu'île scientifique (prolongement dont les travaux sont en cours), après un franchissement de l'Isère au nord. C'était aussi l'itinéraire envisagé pour Ysis.

## Ysis, le tram Grenoble – Moirans

En décembre 2002, le Conseil général de l'Isère lance le projet Ysis pour s'attaquer aux problèmes d'engorgement de la cluse de Voreppe. Face aux difficultés pour développer une solution ferroviaire lourde (comme un tram-train), il opte pour un nouvel axe dédié à un tramway périurbain, le long de la N75. Partant de Moirans, Ysis desservirait Voreppe, le Fontanil-Cornillon, Saint-Égrève et Saint Martin le Vinoux avant de rejoindre la Presqu'île et la gare de Grenoble et de se connecter au réseau urbain, tout ça à partir de 2009.

La concertation sur ce projet et les études mettent en évidence le besoin d'un tracé plus

direct entre Saint Martin le Vinoux et le centre de Grenoble, c'est ainsi qu'apparaît le tracé par la Porte de France. La desserte en tram du Polygone Scientifique (par ailleurs nécessaire) est donc dissociée de celle de Saint-Égrève.

Finalement, le Conseil général n'est plus convaincu de la pertinence d'Ysis et enterre le projet mi-2005 en réduisant son périmètre à celui du SMTC : un prolongement de la ligne B au Polygone et une nouvelle ligne E entre le Fontanil-Cornillon et la future ligne C par la Porte de France puis l'axe Jaurès ou Gambetta.

## La ligne E

À l'automne 2008, la concertation préalable sur le projet de ligne E montre la préférence pour l'utilisation du cours Jean Jaurès plutôt que le boulevard Gambetta, ou encore l'axe Edouard Rey - Agutte Sembat. Ce choix ouvre la voie à un prolongement ultérieur au sud vers Pont-de-Claix plutôt qu'à Meylan.

Fin 2009, le SMTC décide de pousser le terminus de la ligne E un peu plus au sud, à Louise Michel. Cette extension est rendue possible par des économies faites sur le projet pendant les études. Après la concertation sur cette extension début 2010, l'enquête publique a lieu à l'automne suivant, et la ligne E obtient sa Déclaration d'Utilité Publique au printemps 2011.

Les premiers travaux débutent pendant l'été qui suit et battent leur plein sur la partie grenobloise du tracé, en l'absence de difficulté majeure. Mais à Saint Martin le Vinoux, Fontanil-Cornillon et surtout Saint-Égrève, de nombreuses acquisitions foncières sont nécessaires pour élargir l'emprise de la voirie. Cela cause quelques désaccords, et des recours retardent le déroulement du chantier.

Finalement, la partie sud (Grenoble Louise Michel – Saint Martin le Vinoux Hôtel de Ville) est mise en service fin juin 2014 tandis que la partie nord, jusqu'à Fontanil le sera un an plus tard.

Sylvain Blanchard

## Les 40 ans de l'ADTC

Voilà 40 ans cette année que l'ADTC mène des actions pour promouvoir des modes de déplacement respectueux des citoyens et de l'environnement. 40 ans de combats, d'argumentaires, d'actions au service d'une qualité de vie en ville. Pour fêter dignement cet anniversaire, deux temps sont organisés.

Le premier s'est déroulé le samedi 24 mai. Avec « un P'tit Vélo dans la tête », nous avons voulu nous souvenir de la première fête du vélo organisée à Grenoble en 1974 par l'ADTC. À l'époque 3000 cyclistes avaient déambulé dans la ville en demandant davantage de place et de sécurité pour les déplacements à vélo.



Le parcours anniversaire est parti du parc Paul Mistral. Après une déambulation dans les rues du centre, une pause sur le parking de la MC2, le cortège a rejoint les marches de l'hôtel de ville de Grenoble où les officiels ont pu s'adresser aux participants.

Le deuxième temps fort se déroulera en septembre lors de la semaine de la mobilité. Cette fois, l'accent sera mis sur les transports en commun. Nous vous en dirons davantage au début du mois de septembre quand les modalités de cet événement seront fixées.

Texte : Philippe Zanolla  
Photo : Jean-Yves Guéraud

# Ça marche quai des Allobroges

## Aménagements pour les piétons et les cycles près de la passerelle de l'île d'Amour

Sur le Campus, la Direction de l'Aménagement Durable a aménagé un nouvel accès à la digue longeant l'Isère, au-dessus du bâtiment du GUC. Deux cheminements sont possibles, l'un direct par une pente raide, l'autre par une rampe en pente douce accessible aux personnes à mobilité réduite. Ces aménagements améliorent et pérennisent un cheminement sauvage tracé par les usagers qui coupaient à travers l'herbe pour rejoindre la digue.



Dans le parc de l'île d'Amour, un mur de béton a été construit sur la digue dans le cadre des travaux du Syndicat des Bassins hydrauliques de l'Isère. Les coureurs à pied qui longent l'Isère disposent d'un cheminement de gravier qui longe l'Isère et passe sous la passerelle. Les piétons et les cyclistes qui vont ou viennent de la passerelle bénéficient d'un revêtement neuf.



Texte : Christophe Leuridan  
Photos : Monique Giroud et Christian Cotte

Il restait trois maillons à aménager en rive droite de l'Isère pour achever la liaison cyclable entre le Campus, le CHU et la Presqu'île. Maintenant il n'en reste plus que deux (boulevard de la Chantourne à La Tronche et quai de France à Grenoble). La Métro vient en effet d'aménager le tronçon du quai des Allobroges en continuité avec le quai Charpenay à La Tronche.

### Avant

Sur ce quai, tout le long de cette artère d'entrée dans Grenoble, il y avait une promenade sous les arbres en bordure de l'Isère, deux bandes cyclables bilatérales sur chaussée et des véhicules stationnés en épi entre les arbres. Des coussins qui ralentissaient les véhicules légers réduisaient le passage des cyclistes en direction de La Tronche. Il fallait être vigilant pour rentrer sur le quai en direction de l'Hôpital car la pierre de caniveau pouvait être glissante selon le temps ou les gravillons. Dans l'autre sens il fallait traverser la chaussée pour emprunter la bande du côté Bastille.

### Maintenant

L'espace coté Isère a été réaménagé, avec une promenade plus réduite coté rivière, une piste bidirectionnelle le long des arbres. Le caniveau a été déplacé pour mettre des places de stationnement longitudinal, et les arbres ont été replantés. Coté Bastille, des places de stationnement sur chaussée doublent la capacité antérieure. L'effet paroi apporté par les deux files de stationnement induit un ralentissement pour les conducteurs ce qui compense l'absence de ralentisseurs.

Les piétons déambulent sur une surface tantôt en béton granuleux, tantôt en stabilisé, et les cyclistes roulent facilement sur un enrobé tout simple mais bien adapté. La séparation est marquée par une bordure basse, mais bien visible. Les cyclistes n'ont plus à traverser et continuent sur le quai X. Jouvin, du même côté, après le pont de Chartreuse.



Piste bidirectionnelle

Un tel aménagement, qu'on aimerait voir plus souvent, correspond aux attentes des cyclistes comme des piétons. Un seul regret, concernant l'éclairage public, qui a été refait : les mâts ne comportent pas d'appareil arrière et ainsi la piste cyclable n'est pas éclairée. Cela aurait amélioré la visibilité pendant la mauvaise saison.

Texte et photo : Christian Cotte



ACCESSOIRES  
DE VISIBILITÉ  
POUR 2 ROUES ET 2 PIEDS !

### Coup de pouce à ... Vasimimile

Parce que les vêtements réfléchissants ne sont pas toujours super tendance,

Parce qu'être vu quand on est un piéton ou un cycliste (voire un automobiliste en panne !), c'est important,

Parce que développer l'emploi local, c'est bien,

N'hésitez pas à donner un coup de pouce à Vasimimile pour lancer sa collection d'accessoires de visibilité pour 2 roues et 2 pieds !

C'est par ici :

<http://fr.ulule.com/vasimimile/>

# Le plan gouvernemental d'actions pour les mobilités actives (PAMA)

Le ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie prépare un plan d'actions pour promouvoir les modes actifs de déplacement. Voici rapidement une synthèse des mesures mises à l'étude pour un lancement du plan prévu en fin d'année.

### Intermodalité trains et vélos

- Permettre aux cyclistes de réserver des places avec leur vélo dans les trains à réservation obligatoire acceptant les vélos, même dans les trains Intercités\*.

- Faire le diagnostic des conditions d'accès et de cheminement des piétons et de stationnement des vélos dans les gares et leurs alentours.

- Fixer pour chaque gare des objectifs pour 2020 de création de places de stationnement sécurisé.

### Développer l'information pour inciter aux modes actifs (communication)

#### Circulation (modifications du Code)

- Augmenter le tarif des amendes pour stationnement sur trottoir ou bande cyclable.

- Créer une zone de stationnement interdit à moins de 5 mètres d'une traversée piétonne, utilisable pour le stationnement des vélos.

- Étendre les zones de circulation apaisée (pour généraliser le 30 plutôt que le 50 km/h),

- généralisation des double-sens cyclables dans les rues à vitesse limitée à 30 km/h (pour empêcher de pouvoir déroger à la réglementation des zones 30).

- dérogation pour les cyclistes à l'obligation de circuler sur le bord droit (pour pouvoir échapper aux ouvertures de portières de véhicules en stationnement),

- facilitation du dépassement des cyclistes (chevauchement autorisé de ligne continue),

- création de la chaussée à voie centrale

banalisée, du sas vélo sans chaussette,

- création du « cédez le passage cycliste au feu » pour le tout droit et le tourne à gauche, et aux feux piétons,

- définition du trottoir,

- réglementation de la circulation des engins de déplacement personnel.

- Renforcer la formation des conducteurs de poids lourds et rendre obligatoire la détection des cyclistes dans les angles morts

### Autres mesures

- Expérimenter en 2014 une indemnisation kilométrique vélo des salariés avec des entreprises volontaires.

- Travailler sur la création d'une filière de réemploi des vélos.

- Normaliser le stationnement abrité et sécurisé des vélos dans et devant les immeubles de bureaux.

- Intégrer les modes actifs (véloroutes et voies vertes) dans les Contrats de Plan Etat-Régions.

- Promouvoir le tourisme à vélo.

- Créer une vélo école dans toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

### Expérimentation de l'indemnité kilométrique vélo

Elle commencera ce mois de juin, pour 1 an, avec 10 entreprises volontaires retenues, du secteur privé, représentant 10000 salariés. Cette indemnité a été fixée à 0,25 centimes (voiture 0,50 cts) et ne sera pas défiscalisée. Ce sera l'occasion de voir si une telle indemnité est utile pour le report modal. On peut aussi se demander si des changements de comportement seront notables sur un délai aussi court. Une évaluation sera faite pour novembre 2015 en partenariat avec l'Ademe.

Christian Cotte

\* à noter que « Capitaine Train » permet déjà d'acheter en ligne une place vélo à bord des TGV et Intercités.

### Résultats du Challenge « Allons à l'école à Vélo ! »

Cette année, le nombre d'établissements (38 écoles primaires et 4 collèges) est toujours en progression, avec de plus en plus d'écoles maternelles, ce qui est de bon augure pour la sensibilisation des enfants (et de leurs parents) dès les premières années scolaires :

43 établissements participants et 7794 élèves sensibilisés !

Plusieurs établissements ont atteint le score imbattable de 100% ou l'ont approché de très près ! La moitié des écoles ont compté tous les modes de déplacement : enfants venus à pied, en trottinettes, sur le vélo des parents, en transports en commun, en covoiturage... (le classement est basé uniquement sur les résultats vélo).

Bref, l'événement prend tout son sens pour parler de la mobilité, des impacts sur la santé et l'environnement (proche de l'école et au-delà), sans oublier la convivialité !

#### Ecoles maternelles

1 – Ex Æquo, Louis Armand et Mas des Iles, Seyssins, 100%

3 – Jean Moulin, Echirolles, 88.5%

#### Ecoles élémentaires < 170 élèves

1 – Reymure, Vif, 93.8%

2 – Ecole élémentaire, Noyarey, 89.7%

3 – Jean Mermoz, Poisat, 87.6%

#### Ecoles élémentaires > 170 élèves

1 – Romain Rolland, St Martin d'Hères, 81.8%

2 – La Monta, St Egrève, 72.4 %

3 – Prédieu, St Egrève, 65.8%

#### Collèges

1 – Masségu, Vif, 16%

2 – La Moulinière, Domène, 12.5%

3 – Simone de Beauvoir, Crolles, 93.5%

Les résultats complets sont disponibles sur notre site internet.

Geneviève Peffen

# Le cours Jean Jaurès à Grenoble reste un axe cyclable

## J'ai testé pour vous... le service Métrovélo :

En tant que cycliste novice, voici mes observations faites lors de ma première utilisation de Métrovélo : concluant mais pas top !

D'abord, le numéro de téléphone pour louer quand on n'a pas de carte OÙRA est payant. C'est un peu long mais ça fonctionne du premier coup en tout cas. Pour un visiteur extérieur ce n'est pas simple : il faut bien lire plusieurs fois pour comprendre les consignes.

Un site internet indique en temps réel le nombre de vélos disponibles dans toutes les consignes.

La consigne que j'ai utilisée (celle d'Eybens) est propre et en très bon état. Il serait souhaitable que les consignes soient plus nombreuses. Le nombre de vélos est réduit, mais semble suffisant.

Le vélo est propre et très bien entretenu, mais la selle n'est pas confortable et finit à la longue par faire mal.

Un autre détail, sur les vélos en location de courte durée il n'y a pas de blocage de la roue arrière comme sur les vélos en location de longue durée ; le système d'attache par le guidon n'est pas simple, je n'ai pas réussi à comprendre comment faire, heureusement j'avais pris, dans le doute, des antivols.

En somme, Métrovélo est un très bon service mais il faut faire un effort pour la selle...

A bientôt pour le prochain test !

Rémy Lienhard

Dans notre bulletin d'octobre 2012, je posais la question des possibilités de continuer à circuler à vélo sur le cours à la fin des travaux de la ligne E de tram et du réaménagement des contre-allées d'autre part. Aujourd'hui, avec l'avancement des travaux de finition, on peut se rendre compte des possibilités de circuler sur cet axe.

## Chaussées principales

Malgré la largeur de la chaussée réduite à 3,80 m, la circulation des cycles sur la chaussée principale reste possible. En effet, la présence répétée des pictogrammes vélos à intervalles réguliers, sans bande matérialisée réglementaire, incite les conducteurs à se déporter sur leur gauche et donne une place suffisante pour des cyclistes confiants. Leur présence contribue à apaiser la vitesse des véhicules.

Pour les autres, l'itinéraire est inconfortable. Le tronçon critique se situe comme prévu à la hauteur de la station Condorcet, où les véhicules doivent rester derrière les cyclistes. Tous les conducteurs n'y sont pas prêts, et les queues de poisson au rétrécissement sont courantes.

L'argument de l'alignement historique des arbres à conserver a été avancé pour refuser l'élargissement de 0,50 m de chaque côté qui aurait été permis de matérialiser une bande cyclable normalisée continue. Maintenant plus que, jamais ce prétexte semble incroyable : décaler de 0,50 m l'alignement des nouveaux arbres replantés était possible.

## Contre-allées

L'élargissement des contre-allées facilite la circulation des cyclistes, qui peuvent dépasser les véhicules à l'arrêt. C'est aux extrémités des contre-allées, à chaque intersection, que les difficultés commencent. Avant chaque intersection, les cyclistes disposent d'un passage réservé, mais l'accès est souvent barré par un véhicule en stationnement sauvage. À la sortie de ce passage, les cyclistes doivent slalomer entre les piétons pour arriver aux feux. Une fois le carrefour traversé, les cyclistes retrouvent un passage réservé, dont la sortie sur la contre-allée suivante est elle aussi souvent obstruée par un autre véhicule en infraction.



Stationnement sauvage en début de contre-allée

Même si la sortie sur la chaussée principale avant les carrefours est une échappatoire qui permet d'éviter ces inconvénients, l'itinéraire cyclable n'a pas été amélioré pour autant. Les entrées et sorties de contre-allées, dimensionnées pour le passage des services publics, sont aussi devenues attirantes pour les conducteurs non respectueux, et demandent des bornages latéraux solides pour empêcher les chevauchements de bordures.



Stationnement sauvage et picto vélo

## Trottoirs

C'est sur les trottoirs que l'amélioration est la plus sensible. Leur élargissement transforme l'environnement du cours, pour les terrasses des commerçants comme pour l'espace de déambulation des piétons. Il reste à supprimer encore les accès sauvages pour faire des trottoirs le domaine protégé des piétons.

En conclusion, le paysage du cours Jean Jaurès a été transformé et embelli. Reste à traiter le cours de la Libération de la même façon. Les cyclistes audacieux ont gagné l'accès aux chaussées principales. Les autres restent sur les contre-allées, avec les mêmes problèmes qu'avant. Dommage.

Texte et photos :  
Christian Cotte

# Comptages ADTC Campus : 10 ans déjà

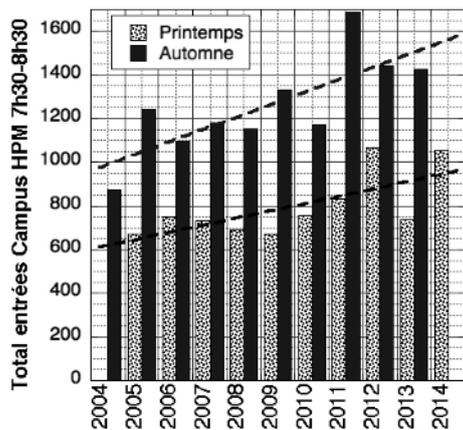
## Ce qu'on apprend en comptant les vélos

VÉLOS

Avec près de 60000 personnes, le Campus est une "ville dans la ville". L'usage de la voiture y a commencé à diminuer fortement (-30%) avant que cette tendance ne s'amorce dans l'agglomération grenobloise et dans l'ensemble des grandes villes françaises. Pour évaluer l'impact des aménagements et des plans de déplacements sur le trafic vélo, l'ADTC, soutenue par le Service Aménagement du Domaine universitaire, et en collaboration avec la Métro, a organisé des "comptages cycles" sur le Campus.

### Organisation

Deux comptages par an par an sont effectués, l'un peu après la rentrée universitaire, et l'autre au printemps, en heure de pointe du matin (HPM), un mardi ou jeudi. La section locale ADTC sollicite et répartit ses bénévoles (merci à eux!) à toutes les entrées du Campus en précisant quelques consignes, et compile les résultats.



Flux de vélos entrant sur le Campus: données brutes et droites moyennes. La hausse est de 60% en 10 ans. L'écart observé entre l'automne et le printemps est induit par l'effectif étudiant (départs en stage,...) et les autres fluctuations sont liées à la météo.

Outre les entrées du Campus, nous comptons aussi les cyclistes arrivant de Grenoble par la piste le long de la digue, pour pouvoir recouper avec le compteur automatique de la Métro. Cela permet d'estimer le trafic journalier à partir du comptage heure de pointe et d'étalonner le compteur automatique, parfois sujet à des défauts de comptage de vélos quand le flux est dense.

Enfin, l'ADTC a aussi effectué des comptages des vélos en stationnement sur le Campus, pour évaluer le nombre de places manquantes (a minima, les vélos posés ou accrochés "anarchiquement", ou entreposés dans des halls), ou le pourcentage d'"épaves" occupant inutilement une place.

### Spécificités du trafic vélo

L'expérience nous a montré qu'il faut parfois soigner les préparatifs pour tirer le meilleur profit des comptages. Car l'heure de pointe, c'est plutôt... un quart d'heure d'hyper pointe ! Eh oui, à part la marche dont le rayon d'action est nettement plus limité, le vélo est le mode de déplacement le plus fiable en temps de trajet. Les cyclistes s'habituent donc à partir juste à temps pour arriver à l'heure.

En se contentant de l'impression qu'ils ont depuis l'habitacle de leur voiture, certains décideurs sous-estiment l'usage du vélo : les itinéraires les plus fréquentés par les voitures – et vice versa. Ainsi, l'entrée du Campus qui voit passer le plus grand nombre de vélos longe et coupe un accès secondaire pour les voitures (la rue des Taillées, officiellement en zone 30), mais le feu à poussoir à l'utilité douteuse planté au niveau d'un ralentisseur est toujours rouge par défaut pour les vélos.

### Au-delà des chiffres bruts

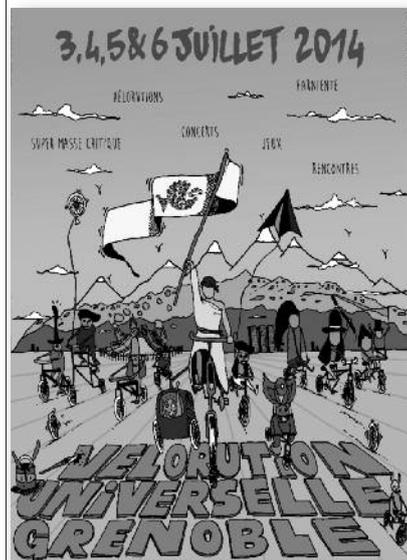
À l'occasion des comptages, on voit qu'à certains carrefours, les cyclistes suivent sagement la trajectoire prévue par les aménageurs, tandis qu'à d'autres endroits, ils contournent ici, ou prennent un raccourci là. Quantifier ces observations est utile aux aménageurs qui veulent faire du "bon travail". Ce type de résultats a conduit le Campus à créer un tronçon de piste cyclable matérialisant le raccourci le plus fréquenté à son "Entrée 1". Nous espérons que cela incitera très prochainement la TAG à modifier une chicane mal conçue et gênante, installée sans concertation à l'endroit où ce raccourci franchit la voie de tram...

### Bilan positif

Le vélo a le vent en poupe, les comptages sont utiles, on continue. Si vous voulez nous aider, sachez qu'on recrute pour des comptages ciblés "éclairage vélo" à l'automne prochain.

Monique Giroud

### 3 au 6 juillet : la Véloration Universelle à Grenoble



Depuis une dizaine d'année, les villes européennes redécouvrent les masses critiques, toujours ouvertes au plus grand nombre.

En 2010 la véloration universelle a émergé à Paris, et après Concarneau et Marseille, c'est Grenoble qui l'accueillera le premier week-end de juillet. Des milliers de cyclistes sont attendus pour un week-end festif, en famille ou en roue libre.

Entre mouvement revendicatif et parade festive, cette déambulation ouverte aux cyclistes de tous âges et toutes origines donnera à Grenoble un air de fête... vélorationnaire !

En choisissant le premier week-end de juillet, la Véloration Universelle souhaite montrer qu'il existe en France une autre culture vélo que celle du Tour de France, où l'esprit de compétition et la recherche du profit transforment les cyclistes en homme-sandwich.

Programme sur le web : [velorationuniverselle.org](http://velorationuniverselle.org). Contactez les organisateurs si vous pouvez héberger un participant.

Philippe Zanolla

# Tramway sur les Grands Boulevards : des effets largement positifs

## Challenge « Allons au Travail autrement »

Pour la région urbaine grenobloise, il y a eu 131 établissements participants, soit 37706 salariés.

Voici les résultats.

### Catégorie < 50 employés

7 établissements exemplaires, avec 100% de participation :

Café Voisin(e)s, Covivo et Monunivert, Go-on-web, Holis Concept, Itris Automation Square, RCF Isère, Vivravélo

### Catégorie 50 à 249 employés

(1)MNEI, (2)SARL Eolas Groupe Business&Decision, (3)Bonitasoft, (4)G-Scop et Grenoble INP Génie Industriel, (5 ex-aequo) Objet Direct et CCI de Grenoble-siège

### Catégorie > 250 employés

(1-a) Etablissement Scolaire Bayard, (1-b) Centre financier Banque Postale, (2) Grenoble Alpes Métropole, (3) Bull S.A.S, (4) PDIE Grenoble Presqu'île, (5) Ville de Grenoble.

Cette catégorie permet de distinguer 2 Mentions spéciales : « Etablissement scolaire » à l'établissement Bayard et « PDIE » au PDIE Grenoble Presqu'île.

Geneviève Peffen

## Un parking relais à VIF

Le seizième parking relais de l'agglomération vient d'ouvrir boulevard de la Résistance à Vif. Il peut recevoir jusqu'à 71 véhicules légers, dont les occupants peuvent prendre le bus à l'arrêt La Valonne de la ligne 17 spécialement créé pour le desservir. Il est gratuit, en accès libre, non surveillé. Il n'ouvre pas droit à des titres de transports en commun à tarif réduit pour les occupants jusqu'à 5 personnes.

Malheureusement, les cyclistes, eux ne peuvent pas encore y laisser leur vélo pour prendre le bus, faute d'arceaux ou de consigne MétrovéloBox...

Christian Cotte

**La mise en service de la ligne E est l'occasion d'une rétrospective sur les bénéfices apportés par la ligne C, inaugurée en 2006.**

## Usage accru des transports en commun

La ligne C a remplacé une ligne forte de bus, la ligne 5 (anciennement 53). L'évolution du nombre de km parcourus et du nombre de voyages sur ces lignes est riche d'enseignements. Même si la méthode de calcul, basée sur le décompte des validations, présente quelques biais (en raison des défauts de validation et de la prise en compte des correspondances), elle est restée la même sur toute la période 1983 – 2004 d'une part, et sur la période 2005 – 2013 d'autre part, ce qui permet des comparaisons.

année	ligne	km parcourus	voyageurs
1983	bus 53	121 000	351 000
1994	bus 5	352 000	1 141 000
1998	bus 5	710 000	2 973 000
2005	bus 5	825 000	2 649 000
2007	tram C	875 000	8 014 000
2012	tram C	915 000	9 793 000
2013	tram C	819 000	9 068 000

Entre 1994 et 1998, l'usage de la ligne 5 a crû beaucoup plus vite que l'offre, parce que l'intervalle entre les bus est passé en dessous du seuil des 10 minutes. Les chiffres de 2005 sont moins bons en raisons des difficultés de circulation pendant les travaux du tram C.

La mise en service du tramway a fait bondir l'usage des TC sur cet axe avec un triplement du nombre de voyages entre 2005 et 2007, alors que le nombre de km n'augmentait que de 5 % dans le même temps. Ensuite, le nombre de voyages a continué d'augmenter plus vite que l'offre kilométrique. La baisse observée en 2013 est due à la coupure estivale de la ligne C pour travaux de raccordement à la ligne E.

## Réduction du trafic automobile

La mise en service du tram C a entraîné une baisse notable de la circulation automobile. Suivant les tronçons, le trafic par jour ouvrable moyen (TJOM) a diminué de 30 à 50 % sur les grandes axes empruntés par le tram C.

	TJOM avant	TJOM après	variation
Bd de l'Europe (Seyssinet)	29 720	14 710	-50 %
J. Vallier	46 200	29 090	-37 %
Mal Foch	40 770	28 650	-30 %
Mal Joffre	35 720	23 670	-34 %
Jean Pain	53 100	28 120	-47 %
J. Flandrin	30 660	19 790	-35 %

Même sur le boulevard Clémenceau, non desservi par le tram C alors qu'il était desservi par le bus 5, le trafic a baissé, de 21 880 à 16 520 véhicules par jour. Pour les riverains des Grands Boulevards, cela se traduit moins de pollution et de bruit.

Ces baisses de trafic s'expliquent en grande partie par un report modal de la voiture vers le tramway puisque dans le même temps, le trafic par jour ouvrable moyen est passé d'environ 18 000 voyages sur la ligne 5 à plus de 30 000 dès la mise en service de la ligne C ; actuellement ce trafic approche 50 000 voyages.

## Pour la ligne E

Les résultats risquent d'être moins spectaculaires lors de la mise en service du premier tronçon de la ligne E, entre Saint Martin le Vinoux et Louise Michel : les usagers de la ligne 1 habitant plus au Nord ou plus au Sud pâtiront d'une correspondance supplémentaire. L'ADTC souhaite que la ligne E soit achevée rapidement jusqu'au Fontanil et prolongée rapidement au Sud jusqu'au Pont de Claix.

Christophe Leuridan

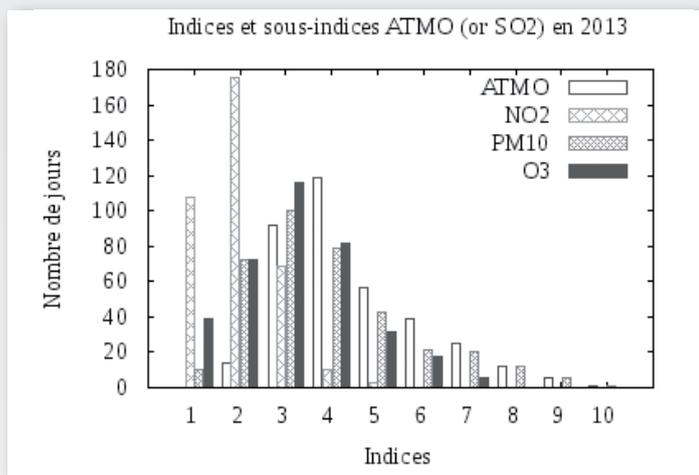
# Pollution : quels risques ?

La première quinzaine ensoleillée de Mars a remis la pollution urbaine sur le devant de la scène : chape nuageuse jaunâtre, vitesses limitées, bulletins d'alerte, gratuité de certains transports en commun,... Les sempiternelles questions reviennent : faut-il continuer à marcher en ville, à faire du vélo, comment se protéger, etc ? Nous vous proposons à travers ce dossier un petit guide sur la pollution urbaine, ses conséquences pour les personnes affectées, son impact sur les déplacements, les façons de s'en prémunir et les moyens de lutter contre.

## La pollution urbaine

### Quels polluants ?

Dans notre agglomération, la qualité de l'air est surveillée par l'association Air Rhône-Alpes qui fournit quotidiennement un indicateur : l'indice ATMO sur une échelle de 10 niveaux (de 1 pour très bon à 10 pour très mauvais) répartis en 3 couleurs (vert pour les niveaux 1 à 4, orange pour les niveaux 5 à 7, rouge au-delà). En 2013, l'indice ATMO a été orange pendant 121 jours et rouge pendant 19 jours.



Cet indice est le reflet de plusieurs sous-indices attachés à différents polluants, dont trois sont principalement responsables de la pollution en milieu urbain :

- le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) émis par le trafic routier majoritairement,
- les particules fines de taille inférieure à 10 micromètres (le diamètre d'un cheveu est de l'ordre de 50 à 100 micromètres), plus connues sous le nom PM :10 (Particulate Matter), d'origines diverses, naturelles ou artificielles comprenant le trafic routier,
- l'ozone (O<sub>3</sub>), gaz très toxique produit par l'action du rayonnement solaire sur des polluants liés au trafic automobile et aux rejets industriels.

À ces trois polluants, il faut rajouter les PM : 2.5, particules ultrafines d'un diamètre inférieur à 2,5 micromètres, mais dont la concentration n'est pour l'instant pas prise en compte dans le calcul de l'indice ATMO. Parmi ces particules, on retrouve les suies produites par les moteurs diesels équipés ou non d'un filtre (avec un filtre, les particules seront moins nombreuses mais plus petites).

### Quelles conséquences ?

Le dioxyde d'azote est un gaz toxique brun rougeâtre. C'est le précurseur des pluies acides car il réagit très bien avec l'eau, comme dans nos muqueuses, pour donner de l'acide nitrique. De même, l'ozone provoque des irritations oculaires et des bronches y compris à faibles doses. Les particules fines peuvent pénétrer dans le système pulmonaire et, pour les PM 2.5, se loger directement dans les alvéoles pulmonaires, où s'effectuent les échanges entre l'air et le sang. Même si les effets de ces polluants peuvent ne pas être immédiats ni systématiques, leurs conséquences à plus ou moins long terme sont avérées : décès prématurés<sup>1</sup>, espérance de vie réduite<sup>2</sup> et développement de maladies chroniques comme l'asthme. Le renforcement des normes antipollution permet juste de maintenir le niveau actuel de pollution : en effet, si les émissions comme celles de PM ont baissé<sup>3</sup>, leur concentration n'a guère évolué<sup>4</sup>.

### Quelles personnes sensibles ?

Trois catégories de personnes sont particulièrement sensibles à la qualité de l'air :

- les enfants de moins de 10 ans, dont le système pulmonaire n'est pas tout à fait formé,
- les personnes âgées, car leur système pulmonaire est moins efficace à cause du vieillissement,
- les gens affectés par des maladies chroniques comme l'asthme, des insuffisances respiratoires ou des problèmes cardiovasculaires.

Les messages sanitaires lancés lors des pics de pollution invitent ces personnes à modérer (et non cesser) leurs activités physiques. Rien à voir avec la rengaine que l'on entend souvent : « il ne faut pas se déplacer à vélo / à pied ».

<sup>1</sup> Programme européen CAFE (Clean Air for Europe, « Air pur pour l'Europe), 2005

<sup>2</sup> Programme européen Aphekom, 2011

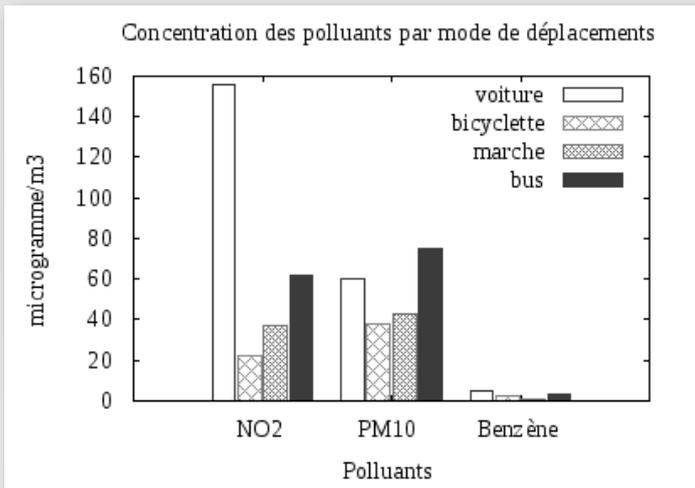
<sup>3</sup> Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique, données 2012

<sup>4</sup> Bilan 2011 d'AirParif

## Pollution et déplacements

### Des chiffres !

En dehors des personnes sensibles, tout le monde sera logé à la même enseigne ou presque. En effet, certaines catégories d'usagers seront moins exposées que d'autres aux polluants selon leur mode de déplacement. Et, surprise, de toutes les études parues<sup>5678</sup>, les gagnants ne sont pas ceux qu'on croit puisque sur le podium, on retrouve à quelques nuances près la marche et la bicyclette, le tram et le bus puis la voiture.



### A bas les idées reçues !

Contrairement aux discours alarmistes qu'on peut parfois entendre, les deux modes de déplacements les moins exposés à la pollution sont ceux qui y contribuent le moins ! Les concentrations de polluants diminuant rapidement par rapport à l'endroit de leur émission, les explications à ce constat relèvent presque du bon sens :

- les automobilistes sont prisonniers de leur habitacle à l'intérieur duquel les polluants ont tendance à s'accumuler et sont au plus près des sources d'émission de polluants, effets renforcés par les bouchons.

- les piétons et les cyclistes, circulant préférentiellement dans des zones à l'écart de la circulation (rues calmes, pistes cyclables, zones piétonnes) ne sont pas sujet à cet effet cumulatif : l'air est continuellement brassé autour d'eux.

### Attention aux moyennes !

Cependant, les chiffres fournis sont des moyennes sur plusieurs trajets différents. Tandis que l'automobiliste reste soumis à des concentrations importantes sur la quasi-totalité de son parcours, les piétons et les cyclistes sont soumis à des concentrations très variables, avec de brèves pointes limitées dans le temps. Pour le piéton, cela sera lors de la traversée d'un carrefour avec une

circulation importante ; pour le cycliste, des concentrations élevées seront relevées lors de circulation au sein même du flux routier ou derrière un poids-lourd. Sur des axes mixtes bus / vélo, le passage consécutifs de plusieurs bus peut remettre en suspension des particules et contribuer à une hausse locale de la concentration.

## Diminuer son exposition à la pollution

### Adoptez la « zen attitude »

Même si les études montrent qu'ils sont moins exposés que les automobilistes, piétons et cyclistes sont davantage sensibilisés au problème car ils exercent une activité physique (limitée) en contact direct avec l'environnement extérieur. Que faire pour diminuer encore plus cette exposition à la pollution urbaine ? Si vous pratiquez la marche ou le vélo sportivement, il faut limiter les efforts pour éviter l'hyperventilation. Forcez-vous aussi à respirer par le nez : c'est un filtre naturel très efficace. En plus, cela permet à l'air d'arriver dans la gorge légèrement réchauffé, ce qui est idéal lors des grands froids hivernaux.

### Les chemins de traverse

Piétons et cyclistes ont intérêt à circuler dans les zones tranquilles : à l'écart du trafic routier principal, les concentrations de polluants sont bien moindres que celles auxquelles est soumis un automobiliste. S'ils longent un axe à fort trafic, les piétons ont intérêt à raser les façades ; être à l'aplomb des façades des immeubles leur permettra de diminuer leur exposition. Les cyclistes aussi ont intérêt à étudier leur itinéraire pour privilégier les chemins de traverse, voies vertes et les pistes cyclables séparées de la chaussée, même si cela nécessite un détour. En centre-ville, la multiplication des double-sens cyclables dans les petites rues permet à la fois d'échapper aux grands axes et d'aller au plus court.

### Les accessoires

La paire de lunettes, à adapter selon la saison, est très utile et évitera que vos yeux ressemblent à ceux d'un lapin frappé de myxomatose !

Si vous souhaitez davantage de protection, songez aux masques antipollution... en oubliant les masques « chirurgicaux » qu'on voit sur les passants à Pékin, totalement inefficaces par rapport aux gaz et aux particules fines. Pour être efficace, un masque antipollution doit avoir deux filtres :

- l'un au charbon actif pour capturer les gaz comme le dioxyde d'azote,
- l'autre antistatique pour retenir les particules les plus fines.

Un masque agissant comme un bouchon, prévoyez-le avec des valves pour expirer plus facilement et également évacuer l'humidité. Sachez que le masque a aussi ses inconvénients :

- la quasi obligation de respirer par la bouche, le nez étant plus ou moins pincé par l'attache de fixation du masque ;
- le prix du masque et des filtres à changer fréquemment ;
- les lunettes qui ne s'adaptent pas toujours ;
- la goutte au nez hivernale qui reste dans le masque (prévoir un mouchoir lors du retrait du masque) ;
- le dialogue impossible avec les autres usagers.
- le look...

<sup>5</sup> Exposition à la pollution dans les différents modes de transports sur des trajets domicile-travail / Exemple de Montpellier Agglomération, AIR Languedoc-Roussillon, 2012

<sup>6</sup> AirParif, Actualités No 32 février 2009

<sup>7</sup> Exposition des personnes à la pollution de l'air dans différents types de transport de l'agglomération de Toulouse, Observatoire de l'Air en Région Midi-Pyrénées, 2009

<sup>8</sup> Études référencées dans Que Choisir No 391 mars 2002 et Science & Vie No 1020 septembre 2002



Respirez !



Ne respirez plus!

## Le vélo à assistance électrique

Le vélo à assistance électrique permet aussi de réduire l'exposition du cycliste à la pollution, grâce à l'assistance jusqu'à 25 km/h dont la force est dosée par un contrôleur. L'effort du cycliste est réduit et le trajet plus confortable.

## Lutter contre la pollution

### La loi LAURE

La Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie du 30 décembre 1996 vise à rationaliser l'utilisation de l'énergie et à définir une politique publique intégrant l'air en matière de développement urbain. Elle annonce formellement « le droit de respirer un air qui ne nuise pas à sa santé est reconnu à chacun ».

Elle rend obligatoire la surveillance de la qualité de l'air, la définition d'objectifs de qualité et l'information du public. Cette surveillance porte sur l'ensemble du territoire national depuis le 1 janvier 2000.

Une information du public, dont l'État est le garant, doit être réalisée périodiquement et une alerte doit être déclenchée en cas de dépassement de seuil. L'État délègue ses missions des surveillances à des organismes agréés. Pour garantir la qualité des mesures, il a mis en place le Laboratoire Central de Surveillance de la Qualité de l'Air. La loi institue l'élaboration d'un Plan Régional de la qualité de l'Air, de Plan de Protection de l'Atmosphère et d'un plan de Développement Urbain.

À compter de 2011, le calcul de l'indice de qualité de l'air a évolué pour prendre en compte la nouvelle réglementation sur les particules en suspension inférieures à 10 microns (PM 10) et a baissé les seuils d'information et d'alerte à 50 et 80 microgrammes par mètre cube sur 24 heures. Ces seuils correspondent à des niveaux à partir desquels il y a risque pour la santé (voir tableau en page 12).

### La gestion des pics de pollution

Aujourd'hui, la gestion des pics de pollution s'apparente davantage à une incantation à destination d'Éole ou de Zeus, pour que le vent ou la pluie prennent le relais de politiques trop timorés.

Ainsi, la gratuité des transports publics n'a guère d'impact sur le comportement des automobilistes, surtout lorsqu'elle est décidée un soir à 23 heures pour le lendemain comme ce fut le cas avec le réseau TAG en mars... Quand en plus certains réseaux sont gratuits et pas d'autres, comment s'y retrouver de façon efficace au milieu de cette absence totale de coordination ?

De même, la réduction des vitesses, nécessaire, a une portée restreinte, se limitant aux grands axes et n'affectant pas le volume routier global. La circulation alternée est mise en place trop tard, une fois le pic de pollution installé.

### La diminution de la pollution chronique

En fait, les pics de pollution ne sont qu'une manifestation ponctuelle d'un danger plus insidieux : la pollution chronique. Il est donc judicieux de suivre l'adage populaire : « mieux vaut prévenir que guérir ». Les efforts pour rendre les véhicules moins polluants sont nécessaires mais insuffisants. Il faut principalement s'attaquer au volume de la circulation :

- mise en place de péages urbains,
- meilleure articulation entre urbanisme et déplacements,
- nouveaux aménagements piétonniers et cyclables et généralisation des zones 30,
- accroissement de la vitesse commerciale des bus par la priorité aux feux et des voies réservées,
- mesures dissuasives à l'utilisation d'une automobile (réduction du barème fiscal, alignement de la fiscalité du diesel sur l'essence, suppression des bonus et primes à l'achat...),
- abandon de la construction de nouveaux axes routiers,
- développement du télétravail,
- rétablissement de l'écotaxe permettant le financement de projets de transports en site propre,
- instauration de Plans de Déplacements d'Entreprise (PDE) ou de Plans de Déplacements d'Administration (PDA),
- développement de Pédibus et Vélobus.

### Mais aussi agir individuellement

Toutes ces mesures dépendent des pouvoirs publics et, surtout, du

courage des politiques. En attendant qu'ils prennent véritablement conscience de l'enjeu en termes de santé et de déplacement, chacun se doit d'agir à titre individuel, et en particulier les nombreux automobilistes se déplaçant seul dans leur voiture. Bien sûr, certaines personnes ont vraiment besoin de leur véhicule (artisans, emplois postés en dehors des heures de service des transports en commun) mais il s'agit d'une minorité. Les autres n'ont que des excuses, plus ou moins valables, pour ne pas expérimenter des transports alternatifs et des solutions intermodales.

Dans les rares cas où l'usage de la voiture est impératif, respectez quelques principes largement appliqués dans les centres-villes des pays nordiques :

- conduisez en douceur,
- respectez les limitations de vitesse et adaptez celle-ci à l'endroit où vous circulez,
- laissez la priorité aux piétons souhaitant traverser la chaussée,
- restez derrière un cycliste plutôt que de le doubler dans une accélé-

ration rageuse, sur une trajectoire parfois rasante, jusqu'au prochain feu où le cycliste vous rejoindra,

- ne vous arrêtez pas sur les sas vélo ni ne stationnez sur les trottoirs et les aménagements cyclables.

### En conclusion,

La lutte contre la pollution passe aussi bien par l'implication des collectivités (instances politiques, entreprises, administrations) que par celles des individus. Chacun à son niveau peut contribuer pour réduire la pollution, non seulement en pesant sur les choix collectifs, mais aussi par ses choix individuels. Comme on l'a vu, les piétons et cyclistes subissent moins la pollution que les usagers des transports en commun, qui eux-mêmes la subissent moins que les automobilistes. Pour une fois, l'intérêt individuel rejoint l'intérêt collectif. Profitons-en et faisons le savoir !

	Niveau d'information et de recommandation	Niveau d'Alerte			
		sur prévision ou constat	SEUIL	sur prévision ou constat	SEUIL
<b>Dioxyde de soufre</b> SO <sub>2</sub>	300 en moyenne sur une heure	1	500 sur 3 moyennes horaires consécutives	1 2 3	300 en moyenne sur 1h pendant 2 jours 500 en moyenne sur 1h pendant 2 jours 500 en moyenne sur 1h pendant 4 jours
<b>Dioxyde d'azote</b> NO <sub>2</sub>	200 en moyenne sur une heure	1	400 en moyenne sur une heure	1 2 3	200 en moyenne sur 1h pendant 2 jours 400 en moyenne sur 1h pendant 2 jours 400 en moyenne sur 1h pendant 4 jours
<b>Ozone</b> O <sub>3</sub>	180 en moyenne sur une heure	1 2 3	240 en moyenne sur une heure 300 sur 3 moyennes horaires consécutives 360 en moyenne sur une heure	1 2 3	180 en moyenne sur 1 h pendant 2 jours 240 en moyenne sur 1 h pendant 2 jours 240 en moyenne sur 1 h pendant 4 jours
<b>Particules fines</b> PM <sub>10</sub>	50 en moyenne sur 24 h	1	80 en moyenne sur 24h	1 2 3	50 en moyenne sur 24h pendant 2 jours 80 en moyenne sur 24 h pendant 2 jours 80 en moyenne sur 24 h pendant 4 jours

Les seuils d'activation pour les différents polluants - Concentrations exprimées en µg.m<sup>-3</sup>

Source : Air Rhône-Alpes (2011)

Dossier rédigé par Jean Marc Bouché en collaboration avec Christophe Leuridan et Philippe Zanolla

Echirolles a été choisie par le SMTC pour une expérimentation appelée « Carrefour de Mobilité ». Celle-ci consiste à mettre en valeur des parcours multimodaux.

### Atténuer la coupure urbaine

L'axe permettant de relier le centre-ville d'Echirolles à sa gare n'est pas très agréable à parcourir à pied ou à vélo. Il faut traverser l'avenue de Grugliasco puis franchir le carrefour de la rocade. Pour atténuer ces coupures et rendre les trajets plus agréables, la TAG et ses partenaires ont jalonné d'autres itinéraires.

### En venant du Cours Jean Jaurès

Pour se rendre à la halte ferroviaire d'Echirolles en venant de l'Ouest, il faut emprunter l'avenue de Grugliasco. Au carrefour de la piscine, la piste cyclable s'arrêtait brutalement et la tendance naturelle conduisait le cycliste à continuer tout droit, dans le flot automobile. Au carrefour de la Rampe, ça devenait compliqué de rejoindre l'itinéraire cyclable qui passe devant La Poste !



Traversée cycliste

Désormais, un marquage au sol invite le cycliste à traverser l'avenue Grugliasco au niveau de la piscine pour utiliser la piste cyclable en double-sens le long du bowling et à traverser aux feux le carrefour de la Rampe bien plus facilement par la gauche.

### Mobilier et signalétique

Les cheminements jalonnés sont :

- le long de la voie du tramway entre le cinéma et la halte ferroviaire, par l'avenue du 8 Mai 1945

- le passage du canal entre la place des Cinq Fontaines et la passerelle au-dessus de la rocade et des voies SNCF, par la rue Carmagnole Liberté (qui mériterait d'être un peu mieux entretenue).

L'espace est jalonné de mobiliers en bois brut invitant à la détente et servant de bornes



Exemple de mobilier

d'orientation (plans, indications de direction gravée dans le bois).

Le parvis de la station de tram à la Gare d'Echirolles est occupé par une structure en bois, comme une mini-gare. On peut y boire un café et se connecter au Wi-Fi en attendant son train.



Parvis de la gare

### Qu'en pensent les usagers ?

Les riverains se sont approprié cet espace qui invite à la promenade. C'est devenu un lieu où se retrouver entre amis. Les personnes âgées apprécient particulièrement le fait de pouvoir se reposer le long de l'itinéraire.

Pour les voyageurs utilisant la gare TER, les avis sont plus partagés. Selon le parcours qu'ils doivent faire pour rejoindre leur destination, en particulier s'ils doivent faire correspondance avec la ligne 11, l'agrément du trajet ne l'a pas rendu plus pratique pour autant. L'ADTC regrette qu'une liaison bus Est-Ouest desservant la gare d'Echirolles ne soit toujours pas prévue.

Malheureusement, après seulement quelques semaines, on constate déjà des dégradations (tags, mobilier « décapité »).

Texte & Photos:  
Nathalie Teppe & Michel Barnier

### P + R : à quand l'intermodalité pour tous ?

Les parkings relais ont un fonctionnement identique dans toute l'agglomération grenobloise : ils sont accessibles avec un abonnement TAG ou un « ticket P+R » spécifique. Certains parkings relais jouxtent des gares TER. Mais comment convaincre un automobiliste d'y laisser sa voiture pour prendre le train avec son abonnement TER s'il doit en plus payer un abonnement TAG ?

L'exemple d'Echirolles est particulièrement frappant : pour éviter de payer deux abonnements, les abonnés TER du Sud de l'agglomération qui pourraient prendre le train d'Echirolles à Chambéry préfèrent aller en voiture à Gières pour y prendre le train !

Ce fonctionnement est aberrant et incompréhensible du point de vue de l'utilisateur, même si la décision d'autoriser l'accès aux parkings relais aux abonnés TER nécessite un accord entre la Région et le SMTC. La politique tarifaire devrait encourager l'intermodalité en ouvrant l'usage des parkings-relais jouxtant une gare aux abonnés TER, éventuellement avec un tarif adapté (sur le modèle des consignes vélo présentes dans les gares hors de l'agglomération).

Cette demande a été formulée pour le parking relais de Gières lors d'un comité de lignes. Voici la réponse de la Région : « La gare de Gières est par ailleurs déjà située en zone dense de l'agglomération grenobloise (sic), ce qui n'en fait pas une gare de rabattement du TER. »

L'ADTC réitère donc sa demande aux autorités concernées de se concerter pour mettre fin à cette situation aberrante et contre-productive.

Nathalie Teppe

**Priorité aux Transports  
en commun**

Dans le bulletin de décembre 2012, j'écrivais que l'ADTC avait sollicité sept maires de l'agglomération grenobloise pour demander la modification des règles de priorité à certains carrefours en faveur des bus et des cars.

Dans la liste des demandes formulées, deux sont restées très longtemps en attente de réponse, à Grenoble. Il s'agissait du bout de la rue Charles Rivail pour la ligne 26 en provenance de Saint Martin d'Hères, et de la rue Emile Gueymard, à l'intersection avec la rue Arago, pour la 34 en provenance de la gare.

C'est enfin chose faite. Les bus et cars bénéficient de la priorité à ces intersections. Il reste maintenant à faciliter la sortie des bus et des cars sur le quai de la Graille, au bout de la rue de la scierie.

Merci pour ce qui est déjà fait.

Christian Cotte

**Avec l'inauguration de la première section de la ligne E entre Grenoble Louise Michel et St Martin le Vinoux Hôtel de ville le 28 juin 2014, suivie en septembre de la mise en service du prolongement de la ligne B sur la presqu'île de Grenoble, le réseau de bus TAG va être complètement restructuré. Le principe retenu est de hiérarchiser en trois catégories de lignes pour atteindre l'objectif de 100 millions de voyages par an à l'horizon 2020, contre 77 en 2013.**

6 lignes de bus Chrono sont créées, circulant comme le tram de 5h30 à 1h30, 7 jours sur 7. Leur fréquence sera élevée (un passage toutes les 4 à 10 minutes), y compris pendant les vacances scolaires. Cette armature tram - chrono sera complétée par 12 lignes Proximo circulant toutes les 7 à 15 minutes en heures de pointe et par 28 lignes Flexo circulant avec une fréquence faible, et pour une partie des courses, uniquement à la demande (jusqu'à 2 h avant le départ).

**Le réseau magistral Tram/Chrono**

Ligne A : Echirolles Denis Papin - Fontaine La Poya

Ligne B : Gières Plaine des Sports - Grenoble Presqu'île

Ligne C : St Martin d'Hères Condillac Universités - Seyssins Le Prisme

Ligne D : St Martin d'Hères Les Taillées Unversités - St Martin d'Hères Etienne Grappe

Ligne E : Grenoble Louise Michel - Le Fontanil Cornillon Palluel

Une navette bus ayant les caractéristiques d'une ligne Chrono sera assurée entre St Martin le Vinoux et Le Fontanil jusqu'à la mise en service de la deuxième section de la ligne E prévue pour mi-2015.

C1 : Grenoble Cité Jean Macé - Meylan Maupertuis

C2 : Grenoble Louise Michel - Claix Pont Rouge

C3 : Grenoble Victor Hugo - Echirolles Hôpital Sud

C4 : Grenoble Victor Hugo - Eybens Le Verderet

C5 : Gières Universités Biologie - Grenoble Malherbe - Grenoble Palais de Justice

C6 : St Martin d'Hères Henri Wallon - Grenoble Grand Place - Seyssinet Hôtel de Ville - Grenoble Polygone Scientifique

**Le réseau Proximo**

11 : Gières Universités IUT UFRAPS - Echirolles Comboire (cette ligne fonctionnera jusqu'à 22h30 en attendant sa transformation en ligne Chrono prévue pour 2018)

12 : Eybens Maisons Neuves - Grenoble Dr Martin - St Martin d'Hères Les Alloves

13 : Poisat Prémol - Grenoble Dr Martin - Meylan Lycée du Grésivaudan

14 : Gières gare - Grenoble Verdun

15 : Domène Chenevières/Les Arnauds - Grenoble Verdun Préfecture

16 : Echirolles La Luire - Grenoble Dr Martin - Corenc Montfleury - Meylan Lycée du Grésivaudan

17 : Le Gua Les Saillants - Claix Pont Rouge - Grenoble Victor Hugo (rue Béranger)

18 : Eybens La grange du château - Echirolles Hôpital Sud - Pont de Claix Flottibule

19 : Seyssinet Village - Sassenage L'Ovalie

20 : Veurey Mairie - Sassenage Château - Seyssinet Hôtel de Ville

21 : Seyssins Le Prisme - Claix Pont Rouge

22 : St Egrève Gare - Grenoble Presqu'île

**L'avis de l'ADTC**

L'ADTC approuve les principes ayant conduit à cette restructuration :

- l'intervalle de 10 minutes maximum entre deux passages sur toutes les lignes du réseau magistral (tram et chrono), du lundi au samedi,

- le service de soirée 7 jours sur 7 étendu aux lignes Chrono,

- les trois horaires au lieu de quatre (du lundi au vendredi, le samedi, les dimanche et jours fériés), donc sans changement pendant les petites vacances scolaires ; pour l'ADTC

cette simplification aurait dû être étendue aux lignes Proximo.

La plupart des remarques et demandes émises par l'ADTC lors de la concertation organisée au printemps 2013 sur ce nouveau réseau restent cependant d'actualité.

1) Sur les horaires, l'ADTC déplore :

- l'absence de cadencement des lignes Proximo (passages toutes les 10, 12, 15, 20 ou 30 minutes toute la journée),

- le maintien de réductions de services sur les lignes Proximo pendant les vacances scolaires,

- la faible fréquence (1 à 2 bus par heure) des lignes Chrono en soirée, dissuasive pour les usagers devant effectuer une correspondance.

2) Les terminus des lignes 14, 15 et 17 devraient retrouver un accès à l'hyper-centre ou aux gares de Grenoble pour donner un accès direct au centre-ville et assurer la correspondance avec les lignes du réseau magistral.

3) Le parcours de certaines lignes est critiquable :

- la ligne C3 (actuelle 13) ne desservira plus Echirolles car elle aura son terminus à l'Hôpital Sud. Le quartier de la Commanderie ne sera plus desservi et la halte ferroviaire d'Echirolles ne bénéficiera plus d'une desserte par une ligne de bus Est-Ouest. Hors du parcours des lignes C2 et 11, les fréquences de passage seront moindres. L'ADTC avait demandé lors de la concertation le maintien en l'état du réseau sur ce secteur dans l'attente du prolongement de la ligne A à Pont de Claix Flottibulle.

- celui de la ligne C5 dont le terminus aurait dû être placé rue de la Frise et non au palais de justice au plus près de la gare SNCF pour favoriser les correspondances et éviter l'aménagement coûteux d'un terminus rue Pierre Sémard.

- la ligne C6 sera très longue et empruntera des rues étroites et sinueuses entre Grand Place et St Martin d'Hères Henri Wallon : l'ADTC proposait deux lignes distinctes au départ de Grand-Place, l'une en

direction de Seyssins Le Prisme et de la presqu'île via la rive gauche du Drac, l'autre en direction du Campus de St Martin d'Hères - Gières.

- la ligne 22 (ex 30) aurait dû être prolongée de la place de la Résistance à Sassenage Château pour palier la suppression de la desserte par la ligne 34 et maintenir la liaison de la Presqu'île avec Sassenage, notamment le Parking Relais du Château au pied du Vercors.

4) L'ADTC regrette le report à 2018 de la transformation en ligne Chrono de la ligne 11 malgré les pôles importants desservis et sa fréquentation en hausse constante.

5) L'ADTC déplore la non-transformation de la ligne 15 (ligne 41 actuelle) en ligne Chrono, ce qui serait pourtant nécessaire vu son caractère structurant de desserte de la rive gauche de l'Isère à l'Est de l'agglomération

6) L'ADTC déplore la faiblesse de la liaison en Transports en commun entre le campus, la gare de Gières, Uriage et Vizille, qui sera assurée par une ligne Flexo. Cet axe est pourtant indiqué dans le Schéma de Cohérence Territoriale de la région grenobloise comme devant accueillir une ligne TC structurante (circulant toutes les 15 minutes en heures de pointe, toutes les heures en journée).

7) L'ADTC constate la rareté des aménagements favorisant la vitesse commerciale des lignes (voies réservées aux bus, priorité aux feux,...).

8) Enfin, avec ce nouveau réseau, l'objectif souhaité par l'ADTC de permettre la majorité des déplacements avec au maximum une correspondance n'est pas atteint.

Emmanuel Colin de Verdière

*PS : les informations dont le plan du nouveau réseau sont disponibles sur le site internet de la SEMITAG [www.tag.fr](http://www.tag.fr)*

### **Nouveau réseau TAG : une numérotation qui va poser problème aux usagers**

Les changements importants prévus pour le 1er septembre nécessitent une information claire pour les usagers. En particulier, la numérotation des lignes aurait dû être choisie pour éviter toute confusion entre l'ancien et le nouveau réseau. L'ADTC déplore que les demandes écrites qu'elle a envoyées en ce sens au SMTC le 28 janvier 2014 aient été purement et simplement ignorées :

- au lieu d'être donnée à la ligne Chrono Grenoble – Meylan, l'appellation C1 aurait dû être attribuée à la section de l'actuelle ligne 1 prolongeant la ligne E au Sud.

- de même, le numéro 21 aurait dû être conservé pour la ligne 14 dont le tracé sera quasi-identique à la ligne 21 actuelle, au lieu d'être affecté à une autre ligne.

- la ligne 13 actuelle sera partiellement reprise par la ligne C3. Son numéro n'aurait pas dû être immédiatement affecté à la ligne Proximo : les usagers occasionnels de l'actuelle ligne 13 risquent par mégarde de se retrouver à Meylan ou à Poisat.

- la numérotation des lignes Flexo aurait dû commencer à 60 au lieu de 40, pour éviter la confusion avec plusieurs lignes actuelles.

Pour avoir ignoré ces principes de base, le SMTC doit s'attendre à ce que les usagers perdus expriment leur mécontentement dès les premiers jours.

Emmanuel Colin de Verdière

## **Voie Spécialisée Partagée sur l'A48 et manque de capacité sur l'Express 1**

Le 17 mars 2014, la Voie Spécialisée Partagée (VSP – voir ADTC Infos n° 139) sur l'autoroute A48 a été prolongée avec la mise en service d'un nouveau tronçon de 4 km, de Voreppe à Saint-Égrève. Cette voie permet à de nombreux cars empruntant la branche nord-ouest de l'Y grenoblois d'emprunter la bande d'arrêt d'urgence de l'autoroute A48 en cas d'embouteillage. Les lignes Express 1, 5000, 5200, 7300, 7320, 7330 du réseau Transisère, les navettes aéroport gagnent ainsi en rapidité et en régularité.

Cependant, l'Express 1, qui relie Voiron à Lumbin en passant par le centre de Grenoble est saturé et refuse chaque jour des usagers qui sont obligés d'attendre le passage de plusieurs cars avant de pouvoir monter.

Il est donc nécessaire d'accroître la fréquence et la capacité des cars. Hélas, c'est l'inverse qui se produit. Depuis 2005, le budget transport du Conseil général de l'Isère baisse compte tenu de l'inflation. Depuis fin août 2013, l'offre sur l'Express 1 a même été réduite pendant les vacances scolaires. Et l'essai (en 2011) de cars à deux niveaux n'a pas eu de suite.

Le développement des transports publics doit redevenir une vraie priorité pour le Conseil général. Pour qu'un investissement tel que la VSP joue pleinement son rôle d'incitation au report modal, il faut que les usagers puissent prendre place dans les cars.

Emmanuel Colin de Verdière

**La commission permanente du Conseil général de l'Isère (CGI) a voté lors de sa session du 18 avril, la suppression ou le découpage de 23 lignes Transisère avec une application progressive d'ici la rentrée de septembre 2015. A la session du 23 mai, il a été voté l'amputation de la ligne 6020 (voir article page 17)**

En mai 2009 le Conseil général voulant inciter les usagers à emprunter les transports publics publiait dans son Bulletin Officiel : «il existe deux types de logiques en matière de fréquentation des lignes :

1) les cercles vertueux : + d'offre → + de fréquentation → + d'offre... [...]

2) les cercles vicieux : - d'offre → - de fréquentation → - d'offre... [...]

Pour passer de la première logique à la deuxième, il faut très peu de temps, mais pour passer de la deuxième logique à la première, il faut de nombreuses années et beaucoup d'efforts».

Des efforts importants ont été fait depuis 2001 et ont porté leurs fruits.

## **Quelle est la politique Transports du CGI ?**

Le Conseil Général de l'Isère aurait t-il inversé sa politique des transports, sans, que les élus en débattent ni même que les conseillers généraux n'en soient informés? Il s'agit pour l'ADTC de savoir si le département a une politique des transports publics et laquelle.

Les mesures précitées ont été prises sur la base d'une logique comptable simpliste, sans aucune cohérence d'exploitation. Elles ignorent totalement les principes fondamentaux de fonctionnement du transport public et le volet recettes du bilan financier. Aucune étude préalable n'a été communiquée, aucun diagnostic n'existe... Enfin aucune concertation n'a eu lieu avec les usagers.

## **Les principes du Transport Public bafoués**

Pour être attractives et avoir un taux de couverture acceptable (coût des lignes rapporté aux recettes venant des usagers), les lignes doivent desservir des pôles importants générateurs de trafic (gares, centres villes, quartiers commerçants, hôpitaux, université, zones d'activités), être directes et rapides.

## **Une augmentation prévisible du déficit**

Toutes les mesures votées le 18 avril et le 23 mai (coupures de lignes directes même lorsqu'elles sont très utilisées, rabattement forcé à Vizille sur le réseau TAG, coupure de la partie haut-alpine de la ligne Grenoble-Gap,...) bafouent ces principes. En les appliquant, on fera fuir les usagers et rapidement ces lignes seront utilisées uniquement par ceux qui ne peuvent faire autrement. Ces pseudos économies purement comptables vont aggraver le déficit global d'exploitation.

## **L'amélioration de l'attractivité des lignes ignorée**

Il est nécessaire de bien utiliser l'argent public – **notre argent** – mais il est totalement inacceptable que ces mesures aberrantes soient décidées à la hâte et dans le secret, sans discernement ni concertation avec les acteurs concernés. Pourtant, il est très possible d'améliorer la productivité des ces lignes en augmentant leur fréquentation par des mesures simples que l'ADTC réclame avec insistance depuis des années. Cela concerne notamment l'amélioration de la vitesse commerciale, qui conjugue une diminution des coûts avec une augmentation de l'attractivité des lignes.

## **Pour une véritable concertation**

L'ADTC a demandé par une lettre ouverte à l'ensemble des conseillers généraux de renoncer aux mesures votées le 18 avril et le 23 mai et d'étudier des mesures plus prometteuses : positionnement horaire, exploitation attractive, suppression des doublons avec les services TER (qui nécessite la mise en place d'une tarification commune Transisère / TER). L'ADTC demande qu'une véritable concertation soit menée avec les différents acteurs pour que les choix soient faits avec discernement.

Emmanuel Colin de Verdière

# Le CGI récidive : la ligne 6020 amputée

La ligne Transisère 6020 relie les gares SNCF et routière de Grenoble à Crolles Le Coteau par la RD1090 et totalise environ 3000 voyages par jour sont effectués sur cette ligne, soit un peu plus que la partie Grenoble - Lumbin de la ligne Transisère Express 1 Voiron - Lumbin.

L'ADTC a appris avec surprise lors d'une réunion convoquée le 24 avril que le Conseil général de l'Isère (CGI) projetait à nouveau de limiter la ligne à la place Verdun à Grenoble dès la rentrée de septembre 2014.

### Une bataille de plus pour l'ADTC

Le CGI avait déjà proposé cette limitation en 2010 et en 2013, mais l'opposition massive des usagers et élus avait permis d'éviter l'amputation de la ligne. En 2013, les communes desservies par la ligne (Meylan, Montbonnot St Martin, Biviers, St Ismier, St Nazaire les Eymes, Bernin et Crolles) avaient voté une délibération s'opposant à cette limitation. En 2013 comme en 2010, la pétition lancée par l'ADTC contre ce projet avait recueilli près de 2000 signatures. Dans un courrier à l'ADTC du 16 juillet 2013, le vice-président Transports du CGI avait répondu que le projet était « suspendu pour permettre une meilleure concertation avec les acteurs concernés ».

La dite concertation n'a pas eu lieu est le projet est ressorti un an plus tard. Cette fois-ci, l'ADTC a adressé dès le 28 avril une lettre ouverte à M. Vallini, président du CGI demandant l'abandon du projet (ce courrier est consultable sur le site internet de l'ADTC). Une conférence de presse et une distribution de tracts ont été organisées le 20 mai. Mais la majorité des conseillers généraux a voté le 23 mai l'amputation de la ligne 6020.

### Les prétextes pour couper la ligne 6020

Le CGI avance deux raisons : la recherche d'économies dans un contexte budgétaire contraint et la demande des anciens élus de la Ville de Grenoble de désengorger l'axe Chavant - Victor Hugo - Gares en diminuant le nombre de bus et cars y circulant. Mais les économies réalisées seront faibles (2 km pour une ligne de 20 km et 79 courses quotidiennes) ; la perte de recettes consécutive à la baisse de fréquentation sera probablement supérieure, augmentant le

déficit de fonctionnement de cette ligne. Par ailleurs, les 1250 circulations de bus et de cars par jour sur l'axe sont à relativiser par rapport aux 10 000 voitures par jour sur le même axe, et la priorité doit être donnée aux Transports en commun. Enfin, la restructuration du réseau TAG prévue pour le 1er septembre 2014 va déjà ramener à 700 le nombre de bus et de cars par jour sur la section actuellement la plus chargée.

### Les conséquences pour les usagers

Quatre arrêts, utilisés pour un voyage sur deux, dont trois des plus fréquentés de la ligne, ne seront plus desservis (gares SNCF et routière de Grenoble, Dr Mazet, Victor Hugo et Chavant). Cela dégradera les conditions de transport d'environ 700 usagers par jour, en leur imposant une plus longue marche à pied ou une correspondance supplémentaire, principalement à Verdun Préfecture avec le tram A souvent saturé. Pour les usagers du Grésivaudan, ce service dégradé nécessitera le paiement d'un titre TAG (1,60 €) en plus du titre Transisère (4,40 €) !

Malgré l'augmentation régulière de la fréquentation du réseau TER et la nécessité de limiter l'accès en voiture à la gare, l'accès direct à la gare SNCF par la ligne 6020 sera perdu : particulièrement gênant pour les usagers avec bagages ou à mobilité réduite.

De nombreuses correspondances avec des lignes structurantes du réseau TAG seront rompues ou dégradées :

- rupture de la correspondance avec la ligne B à Victor Hugo (liaison PMR possible avec le CHU : 121 voyages/j) et en direction de la presqu'île de Grenoble ;

- rupture des correspondances au centre-ville avec les nouvelles lignes Chrono (C3 vers l'Hôpital Sud, C4 vers Eybens) et la ligne Express 2 Vizille - Voreppe ;

- pas de correspondance avec la ligne E ;
- correspondance dégradée avec la ligne C à l'arrêt Grenoble Hôtel de Ville, les usagers devant traverser le boulevard Jean Pain à l'aller comme au retour.

L'ADTC demande que cette décision soit revue afin que la « meilleure concertation avec les acteurs concernés » promise soit effectivement mise en œuvre.

### Gratuité des TC en cas de pic de pollution

Lors du pic de pollution de mars 2014 dans la région grenobloise, des mesures ponctuelles de gratuité des TC ont été mises en place.

Pour l'ADTC, la gratuité des transports publics n'est pas une solution pérenne : ce sont d'abord la fréquence, la rapidité, le confort et l'amplitude des transports publics qui permettent le report modal de la voiture individuelle vers les Transports en commun.

Cependant la gratuité pourrait être une bonne mesure en cas de pics de pollution pour inciter les automobilistes à changer de comportement et leur faire découvrir simplement d'autres moyens de déplacement. Encore faudrait-il que la mise en place de cette gratuité soit coordonnée !

Ainsi en mars, la gratuité a été appliquée sur les réseaux TAG, du Grésivaudan et du pays Voironnais, des jours différents, mais pas sur les réseaux Transisère et TER.

L'ADTC demande aux différentes Autorités Organisatrices des Transports de coordonner leurs actions, car au lieu d'un simple effet d'annonce, le but de ces journées de gratuité est de susciter des changements de comportement de la part de ceux qui utilisent seuls la pour leurs déplacements.

Ce cafouillage a bien montré, s'il en est encore besoin, l'urgence de créer un syndicat unique de transport public pour l'ensemble de l'Y grenoblois, seul moyen de proposer une offre cohérente.

Emmanuel Colin de Verdière

Emmanuel Colin de Verdière

## Et pourquoi pas Marseille ?

Comme indiqué dans le bulletin 139, la modernisation du Sillon Alpin permet désormais aux TGV d'emprunter la ligne classique entre Anney et Valence (à 160 km/h maximum).

Des TGV circulent entre Anney et Marseille, en desservant Chambéry, Grenoble, Valence TGV, Avignon TGV et Aix en Provence TGV, uniquement une trentaine de week-ends dans l'année, pendant les vacances scolaires, pour une clientèle « touristique » :

- les Marseillais peuvent venir skier dans les stations alpines l'hiver
- les habitants du Sillon Alpin peuvent aller à la mer ou en Provence l'été

Voici les horaires entre Grenoble et Marseille.

	Grenoble	Marseille
V-D	20h45	23h09
S	9h05	11h18

	Marseille	Grenoble
V-D	18h40	20h45
S	7h44	9h56



En réservant par internet suffisamment à l'avance, il est possible de bénéficier de tarifs très compétitifs : 40 € l'aller-retour. Un bon plan pour aller passer un week-end à Marseille cet été !

Nathalie Teppe

**Le dernier comité de ligne qui s'est tenu à Lus La Croix Haute le 2 avril a eu un caractère exceptionnel, avec près de 300 participants et la présence des vice-présidents transports des régions Rhône Alpes et Provence Alpes Côte-d'Azur. Ce comité a été l'occasion de faire le point sur le devenir de cette ligne.**

## L'éboulement du Goutaroux

Le premier point abordé a été l'interruption de la ligne suite à un éboulement survenu le 27 février entre Monestier de Clermont et Clelles au niveau du rocher du Goutaroux. Après expertise et évacuations des blocs instables (avec minage à l'explosif le 14 mars), les trains, du moins un seul aller et retour, ont pu de nouveau emprunter la ligne de bout en bout à partir du 24 mars, en circulant à 10 km/h sur la zone de l'incident. RFF et SNCF ont demandé encore 1 mois pour remettre un service normal sur la ligne.

En fait, le service quasi-normal n'a repris que le 22 avril avec un ralentissement à 40 km/h et un train transféré sur route. Pendant cette période quelques trains ont progressivement été mis en circulation entre Grenoble et Monestier de Clermont. Une fois de plus, on a pu constater la faible réactivité de RFF et de la SNCF pour remettre en place un service normal suite à un incident sérieux mais d'ampleur limitée ; les explications données par RFF pour justifier la lenteur des travaux n'ont pas été très convaincantes.

## La gare de Lus La Croix Haute

Le point suivant concernait la menace de la fermeture de la gare de Lus la Croix Haute. On a ainsi appris que RFF avait demandé à la SNCF d'étudier les conséquences : cette fermeture supprimerait la possibilité de croisement des trains sur 46 km de cette ligne à voie unique, les trains marquant juste l'arrêt pour la desserte voyageurs, ce qui ne pourrait qu'augmenter l'irrégularité.

Plusieurs participants ont témoigné de l'importance d'une présence humaine pour cette région qui vit beaucoup du tourisme.

RFF a répondu que cette fermeture n'en était qu'au stade de l'étude et on peut espérer que la mobilisation des usagers pourra faire reculer ce projet.

## Les travaux de rénovation

L'intérêt de ce comité de ligne était lié aussi à la présence des vice-présidents transports RA et PACA ainsi que de nombreux élus, sans doute motivés par la forte mobilisation des usagers. Rappelons que l'ADTC avait adressé un courrier à tous les élus concernés par la ligne en janvier et qu'un collectif d'usagers de la ligne a été créé. La question centrale était bien sûr le financement des travaux nécessaires à la pérennisation de la ligne au delà de 2023 et l'inscription des crédits au Contrat de Plan Etat - Région 2014-2020 (cf ADTC infos139). La position de RFF a évolué puisque à présent, RFF se dit prêt à financer les travaux à hauteur de 15 %. Les élus présents ont fait part de leur volonté de sauver la ligne mais ont trouvé cette part insuffisante. Des scénarios de phasage ont été évoqués ainsi que des financements par la prochaine convention interrégionale pour le massif des Alpes, en complément du CPER. Les négociations en cours seront donc déterminantes, dans un contexte rendu plus difficile par la remise en cause de l'écotaxe.

D'autres questions ont été soulevées par l'assistance, comme la piètre qualité des correspondances à Grenoble avec le TGV ou à Veynes vers le Sud, la nécessité d'assurer des liaisons entre les gares et les zones touristiques ou la nécessité de définir une référentiel de travaux adapté aux petites lignes pour limiter le coût des rénovations.

Ce comité de ligne a démontré la forte mobilisation des usagers, à laquelle la Région a été sensible. Cette mobilisation doit continuer et nous espérons qu'elle sera l'occasion d'une prise de conscience pour améliorer le fonctionnement de cette ligne et en augmenter l'attractivité.

François Lemaire

L'avant-dernier comité de lignes organisé par la Région Rhône-Alpes pour cette ligne s'est tenu le 28 novembre dernier à Clelles. Le représentant de RFF a annoncé à cette occasion que son institution ne prendrait pas en charge les travaux de pérennisation nécessaires sur la section Clelles - Lus La Croix Haute - Aspres sur Buëch sans financement des collectivités territoriales concernées. Si ces travaux n'étaient pas effectués, la section centrale de la ligne fermerait en 2023 au plus tard, supprimant les liaisons ferroviaires Grenoble - Gap.



ATER X73500 en UM sur le viaduc du Crozet direction Gap

Cette annonce n'a pas complètement surpris les participants qui avaient bien constaté le peu d'empressement de la SNCF à exploiter cette ligne d'une façon attractive, et sa propension à s'abriter derrière une réglementation RFF pour supprimer les liaisons les plus utilisées et ne laisser subsister que celles moins intéressantes pour les travailleurs. Malgré ces pratiques qui entraînent une sous-utilisation manifeste, la ligne Grenoble - Gap a tout de même vu sa fréquentation progresser de 11,9 % au 1er semestre 2013...

Face à la menace clairement exprimée, l'ADTC a décidé d'alerter les décideurs locaux, départementaux et régionaux.

### L'ADTC a alerté les élus

L'ADTC a écrit aux présidents et vice-présidents des deux Régions, à 7 députés et à 9 sénateurs de l'Isère, des Hautes-Alpes et de la Drôme, aux vice-présidents des Conseils généraux de l'Isère, des Hautes-Alpes et de la Drôme, et aux conseillers généraux et maires concernés, soit 47 courriers.

### Quelques-uns ont répondu

A ce jour, seuls MM J.J. Queyranne, M. Savin, O. Véran, B. Saugey, M. Issindou, D. Rambaud, Mme B. Périllié, M. P. Bernard-Reymond (sénateur des Hautes Alpes), ont répondu au courrier et réagi à cette

fermeture annoncée. Certains ont répondu qu'ils transmettaient à la vice-présidente de la Région, et soutenaient l'inscription des travaux au prochain Contrat de plan État-Région, d'autres ont envoyé les copies des courriers qu'ils avaient envoyé eux-mêmes au Ministre, aux présidents des deux Régions, de la SNCF et de RFF, demandant que les travaux soient inscrits, et justifiant le maintien indispensable de la ligne Grenoble-Gap et plus largement la liaison de Rhône-Alpes avec PACA par les Alpes. D'autres enfin ont sollicité le président de la Région Rhône-Alpes.

Tous sont d'accord pour que les travaux soient cofinancés avec PACA, mais quel sera le résultat de ces bonnes intentions sachant que les engagements annoncés par la Région pour les années prochaines portent principalement sur le Nœud Ferroviaire Lyonnais et le Sillon Alpin Nord (Aix les Bains - Annecy) et que la vice-présidente de la Région Rhône-Alpes a récemment déclaré à France bleu Isère que la ligne Grenoble-Gap n'était pas menacée ?

Texte : Christian Cotte  
Photo : Rémy Lienhard

### Domène : bientôt une nouvelle gare dans l'agglomération

Lors du conseil municipal fin janvier 2014 à Domène, le maire Michel Savin a annoncé l'accord de principe donné par Eliane Giraud, vice-présidente en charge des transports à la Région Rhône-Alpes, pour la réouverture de la gare de Domène (sous réserve de financement).

Plus exactement, il s'agira d'une « halte ferroviaire » comme à Echirolles : les trains s'y arrêteront, mais il n'y a pas de bâtiment voyageurs avec du personnel. Cette halte sera située au croisement de la voie ferrée avec la RD 11 reliant Domène à Montbonnot.

Cette réouverture pourrait être effective à l'horizon 2017-2018 avec la prolongation des TER Rives - Gières jusqu'à Brignoud.

Nathalie Teppe

### Grenoble - Gap : les anciens points de croisement

Sur la ligne Grenoble-Gap, à voie unique, plusieurs gares et points de croisement dans les gares ont déjà été supprimés par le passé. À chaque fois, c'est le même scénario.

Cela commence par la suppression de la vente de billets dans la gare. Ensuite, avec la suppression des agents de circulation, les trains ne peuvent plus s'y croiser. Éventuellement, on démantèle les installations permettant le point de croisement des trains. Enfin, on supprime l'arrêt des trains.

Voici comment ont déjà disparu les gares de Saint-Martin de la Cluze, Saint-Michel les Portes, Saint-Maurice en Trièves, col de la Croix Haute - Lalley, Saint-Julien en Beauchêne et la Faurie Montbrand.

Nathalie Teppe

## Calendrier des commissions

### Transports en Commun (18h30)

8 septembre

6 octobre

10 novembre

### Vélos et Piétons (18h30)

15 septembre

13 octobre

17 novembre

## 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](http://www.facebook.com/adtc.grenoble)

Pour vous abonner à notre lettre

électronique mensuelle, ou pour

toute information :

[contact@adtc-grenoble.org](mailto:contact@adtc-grenoble.org)

### L'ADTC est membre de :

**FNAUT**, Fédération Nationale des

Associations d'Usagers des

Transports

==> [www.fnaut.fr](http://www.fnaut.fr)

**FUB**, Fédération des Usagers de la

Bicyclette

== > [www.fubicy.org](http://www.fubicy.org)

**Rue de l'Avenir**,

==> [www.ruedelavenir.com](http://www.ruedelavenir.com)

**FRAPNa-Isère**, Fédération Rhône-

Alpes de protection de la Nature

==> [www.frapna.org](http://www.frapna.org)

**Droit du piéton**,

**AEDTF**, Association Européenne

pour le Développement du

Transport Ferroviaire.

==> [www.aedtf.org](http://www.aedtf.org)

Bulletin trimestriel publié par :

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

MNEI, 5 place Bir Hakeim

38000 GRENOBLE

Tél. 04 76 63 80 55

Fax 04 76 51 24 66 (préciser ADTC)

Directeur de la publication :

Christian Cotte

N° de CPPAP : 0913 G 82982

Tiré à 900 exemplaires sur papier recyclé

par l'Imprimerie Notre-Dame

80, rue Vaucanson

38330 MONTBONNOT

Photo de couverture : Nathalie Teppe

(pollution), Alexis Grabit (le Tram E),

Sylvain Blanchard (6020), Jean-Yves

Guéraud (Fête du Vélo)

# Revue de presse

## Comment Copenhague est devenue la capitale européenne du vélo

[...] En 2010, pas moins de 31 % des déplacements quotidiens, en moyenne annuelle, étaient effectués sur une selle [...]. La municipalité espère convaincre la moitié des habitants de se déplacer à vélo. Que le temps soit maussade, ensoleillé, enneigé ou même venteux, le visiteur remarque des dizaines de personnes de tous âges pédalant à bonne vitesse sur de larges pistes. [...] Pourquoi y pratique-t-on autant le vélo ? Niels Torslov, responsable du service "circulation" à la mairie [répond] "parce que c'est le mode de déplacement le plus simple, le plus rapide et le moins cher". Le plus sûr, aussi. Dans cette agglomération de 1,6 million d'habitants, les accidents de circulation, tous modes confondus, tuent moins de 15 personnes par an, un nombre qui décroît régulièrement. [...] Le nombre de blessés est également en baisse et la municipalité se fixe des objectifs plus ambitieux encore.

[...] La municipalité de Copenhague a adapté son aménagement urbain dans les années 1980, matérialisant les premières pistes cyclables et limitant le nombre de places de parking pour les voitures dans le centre-ville. Aujourd'hui, quand on demande aux habitants de la capitale pourquoi ils pédalent tous les jours, seuls 5% invoquent l'environnement ou le réchauffement climatique, mais 56% parlent de rapidité, 37% de simplicité et 29% de coût modique.

[...] En-dehors des quartiers tranquilles, où la circulation automobile est apaisée, un véritable réseau cyclable a été pensé, les carrefours aménagés, les itinéraires renforcés. [...] Les services de la municipalité affinent sans cesse leurs observations et repensent l'aménagement en fonction des habitudes prises par les usagers. Les pistes cyclables ont ainsi été élargies pour permettre à trois personnes de rouler de front. Parfois matérialisées par une simple ligne blanche, les bandes cyclables sont le plus souvent séparées. [...] Mais dans le centre-ville, il fallu s'adapter. On a parfois empiété sur les trottoirs, parfois sur la chaussée. Enfin, lorsque des travaux dans un immeuble imposent de limiter la largeur

d'une rue, la voie cyclable n'est pas simplement "neutralisée" comme [souvent en] France. La restriction temporaire s'applique à l'ensemble des usagers, piétons, cyclistes et automobilistes, de manière proportionnelle.

[...] Certains habitants de Copenhague et de sa banlieue pédalent plusieurs dizaines de kilomètres chaque jour pour se rendre à leur travail. La ville leur réserve désormais des "voies vertes". [...] Il ne s'agit pas de chemins bordés d'arbres mais d'avenues au long desquelles les feux de signalisation sont synchronisés en fonction de la vitesse moyenne d'un vélo et non, comme c'est le cas le plus souvent, d'une voiture. Les cyclistes peuvent ainsi rouler régulièrement sans mettre pied à terre.

[...] Un nouveau pont sera inauguré pour relier la capitale à sa banlieue Amager, située sur une île à l'est de la ville. L'ouvrage [...] doit faciliter le trajet des 12 000 cyclistes qui circulent à cet endroit chaque jour. La Ville a en outre publié récemment des "lignes directrices" [afin que les] ingénieurs et techniciens chargés de la voirie [...] s'assurent que les infrastructures conçues pour la circulation motorisée sont également adaptées à la circulation cyclable.

[...] Les nouveaux programmes immobiliers intègrent l'impératif cycliste. Orestad [...] est doté de nombreuses voies dédiées. Les stations de métro y sont équipées de parkings et de rampes permettant aux cyclistes d'emporter leur monture. [...] À Nordhavnen [...], l'organisation urbaine fait l'objet d'un soin particulier. Les pistes cyclables, "larges d'au moins six mètres dans chaque direction" selon le bureau d'étude, traverseront le nouveau quartier en ligne droite tandis que les voitures seront contraintes d'emprunter une série de sens uniques les amenant à effectuer un parcours plus long. Chaque logement sera doté d'une seule place de stationnement, mais disposera en revanche de deux à cinq emplacements pour garer des vélos et des "cargos", ces petites charrettes à deux roues dans lesquelles les Danois transportent leurs enfants. [...]

Blog LeMonde.fr,

9 mai 2014,

par Olivier Razemon