

ADTC *infos*

Se déplacer autrement



Réalisons notre REVe !

dossier central : pages 9 à 12

N° 142 - Décembre 2014 - 3,50 euros



Offre TER 2015 : en régression

page 18

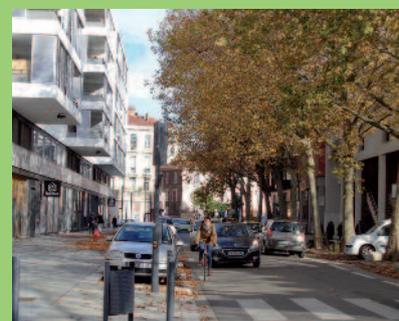
**Transmisère :
changements
sur les Express**

Page 17



**Rue Hoche ça
cloche**

page 5



EDITORIAL - Les transports publics en 2015

Alors que lutte contre la pollution dans la région urbaine grenobloise nécessiterait une accélération du report modal vers les transports en communs, il semble qu'on appuie plutôt sur la pédale de frein ! Voici trois exemples qui vont à contre-courant de la politique volontariste de ces dernières années.

1. Le Lazer Rives-Gières (voir page 18)

Alors qu'il avait trouvé une offre crédible avec un cadencement de 20 minutes aux heures de pointe en 2008, celui-ci devient de plus en plus illisible et certains TER feront même terminus à Grenoble et ne desserviront plus Echirolles et Gières...

2. La nouvelle offre des express Transisère (voir page 17)

Le 5 janvier 2015, le Conseil général de l'Isère (CGI) met en oeuvre une nouvelle offre sur les express avec une ambition de hausse de fréquentation de 15% à peine en 8 ans, bien loin des 30% de la SEMITAG. Avec 1,5 Millions d'€ économisés par an, cette nouvelle offre démontre le peu d'ambition du CGI qui se traduit notamment sous prétexte de vitesse commerciale par la suppression de la desserte de Domène et d'établissements scolaires à Villard Bonnot et au Fontanil.

3. Le SMTC et la Métropole (voir page 3)

Là aussi, prétextant le passage en Métropole, le CGI fait peser des menaces sur l'avenir du SMTC. Son budget d'investissement, voir de fonctionnement risque de sérieusement en pâtir !

Enfin, l'Isère est un des départements les plus touristiques de France. Mais désormais, il va falloir s'y rendre uniquement en voiture :

- la ligne TER Grenoble-Gap est menacée de fermeture, les correspondances avec les TGV sont dissuasives

- les lignes régulières Transisère partiront de moins en moins de la gare de Grenoble (Plateau des Petites Roches, Chamrousse, Trièves, Oisans), déjà que les horaires existants n'étaient pas toujours harmonisés avec ceux des trains.

En effet, sous couvert de coupes budgétaires et de « complémentarité » avec les autres réseaux, le Conseil général de l'Isère veut limiter des lignes d'autocars aux portes de l'agglomération en rabattement sur d'autres lignes. Peu importe si la correspondance dissuade les utilisateurs, voire si elle n'existe pas le dimanche ! Visiblement, la solidarité entre les territoires n'est plus une mission prioritaire du CGI. Seuls subsisteront les lignes « Transaltitude » lors des grandes transhumances...

L'année 2015 sera marquée par des échéances électorales (Cantonales en Mars et Régionales en Décembre). Les annonces récentes sont des sources d'inquiétudes supplémentaires pour les politiques des déplacements et de développement durable.

Pour l'Isère et l'agglomération grenobloise, quelle politique des transports et avec quels moyens, quelle organisation ? Quelles articulations entre les différents réseaux ?

Nathalie Teppe

Sommaire

P 02	Editorial : Les transports publics en 2015
p.03	Zoom : Grenoble La Métropole arrive
p.04	Le jardin Flaubert
p.05	Rue Hoche, ça cloche
p.06	Ouverture de l'avenue Alsace Lorraine aux cyclistes
p.07	Les cyclistes sont souvent prioritaires
p.08	Semaine européenne de la Mobilité, actions ADTC
p.09-12	Pour une vraie politique cyclable d'agglomération
p.13	Evolution des parkings relais
p.14	Des aménagements pour les lignes de bus
p.15	La vitesse commerciale : attrait pour l'usager, productivité pour le contribuable
p.16	Desserte du Sud grenoblois par la ligne E et par un tram-train
p.17	Transisère : Réorganisation des lignes Express dès janvier 2015
p.18	Offre TER en régression malgré les investissements
p.19	A nous de vous faire oublier le train
p.20	Revue de presse

Notez sur vos agendas

L'assemblée générale annuelle de l'ADTC se tiendra le mardi 24 Février 2015 à la Maison des associations.

En soirée, Olivier Razemon, journaliste et auteur d'un livre qui concourt pour le prix du livre de l'environnement 2015, interviendra sur le thème du développement du vélo en ville.

Grenoble : la Métropole arrive

La loi du 27 janvier 2014 de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles (MAPTAM) définit la répartition des compétences entre les différents échelons des collectivités territoriales dans le cadre de la création des métropoles.

Au 1er janvier 2015, l'agglomération grenobloise deviendra une Métropole de 440.000 habitants répartis dans 49 Communes. Ce nouvel échelon, qui aurait du prendre place entre les Communes et la Région avec la disparition programmée des Départements, va sans doute nécessiter de revoir son périmètre d'action après l'abandon de la réforme territoriale sur ce point.

De nouvelles compétences

La principale compétence qui nous intéresse est bien évidemment celle des transports qui s'étend pour devenir celle des **déplacements**.

En parallèle, la Métropole prend la compétence de la **voirie**. Cela s'entend « de façade à façade » et comprend donc l'aménagement et l'entretien des voiries et des pistes cyclables, y compris le déneigement (dans les faits, le déneigement sera pris en compte par la Métro seulement à partir de l'hiver prochain), et la gestion des feux (très utile pour donner la priorité aux bus). L'intérêt escompté est d'avoir un traitement identique sur tout le territoire de la Métro : un seul référentiel, une même signalisation, un même traitement ...

Pour le pouvoir de police, en particulier le stationnement (dont le produit des amendes pourrait revenir aux Communes ou à la Métro en 2015 si la législation évolue en ce sens), le transfert sera effectif dans 9 Communes, dont Grenoble, quand le maire ne s'y est pas opposé. Le basculement complet devrait s'étendre sur 2 à 3 ans.

La gestion des parkings en ouvrage de Grenoble, actuellement gérés par des sociétés privées, va également revenir dans le giron de la Métro au 1er janvier 2015.

D'autres compétences, comme la **promotion du tourisme**, le **PLUI** (Plan Local d'Urbanisme Intercommunal), le **SCOT** (Schéma de Cohérence Territoriale) auront un impact sur l'organisation de la **mobilité**.

La Métro devrait également participer à la **gouvernance et à l'aménagement des gares**

ferroviaires. Un soin tout particulier devra être apporté à l'urbanisation pour valoriser le potentiel de ces nœuds d'échanges multimodaux.

Sans oublier la compétence sur la **contribution à la transition énergétique**, où le retour du trolleybus aurait toute sa place !

Quel avenir pour le SMTC ?

Le Syndicat Mixte des Transports en Commun est cogéré et cofinancé par la Métro et le Conseil général de l'Isère (CGI). Prétextant et anticipant ce passage en Métropole, le CGI a saisi le préfet pour dissoudre ce partenariat historique établi il y a 41 ans. Les conséquences en seraient dramatiques : le budget du SMTC serait amputé de plusieurs dizaines de millions d'euros ! Le 5 décembre 2014, le juge des référés a suspendu cet arrêté du préfet.

Alors que l'échelon départemental serait finalement maintenu, il est difficile de comprendre la position du CGI d'abandonner le financement d'un service public qui bénéficie directement à plus d'un tiers des Isérois et indirectement à tous les Isérois !

Quid de la démocratie ?

Avec cette Métropole se pose la question de la démocratie : Comment se rapprocher des citoyens ? Comment cette intercommunalité doit-elle se positionner vis-à-vis des Communes, au regard des citoyens ? Faut-il établir un guichet unique par compétence ? Faut-il créer des antennes de secteurs, à l'image de ce qui existe à Grenoble, conduisant à une « sectorisation » de la Métro ? Faut-il passer par des « comités d'usagers » ? Dans ce cadre, l'ADTC, forte de ses adhérents, est un partenaire privilégié pour porter les questions relatives aux déplacements. D'ores et déjà, le vice-président aux déplacements, parle de pour travailler sur :

- un guide de la voirie (dans un esprit « code de la rue », plus adapté à l'usage urbain que le « code de la route »)

- un Schéma Directeur Cyclable (pour lequel notre réseau ReVE, voir dossier central, serait une base).

Nathalie Teppe

Ils l'ont fait

Boulevard Roger Salengro, une voie mixte bus – cycles a été créée. Les cyclistes qui viennent de la rue des Alliés et vont en direction de l'Ouest ne sont plus obligés de couper le flux des véhicules qui les côtoient pour aller prendre à gauche la piste bidirectionnelle qui longe la MJC Anatole France. Et les bus vont plus vite

...

Cours de la Libération, sur les contre-allées, c'est maintenant confortable. On avait quelques craintes sur le niveau de rénovation par la Ville de ces contre-allées de la ligne E. On n'est pas déçu. Entre Louise Michel et le carrefour Foch-Vallier, les chaussées et les trottoirs ont été entièrement refaits pour le bonheur des piétons et des cyclistes.

Rue Durand-Savoyat, pour desservir le quartier Jean Macé, un arrêt vient d'y être mis en service le 10 novembre pour les lignes Transisère notamment Exp-1 et 2.

Une MétrovéloBox de plus neuve a été installée par la Métro au terminus Louise Michel de la ligne E pour les usagers adeptes de l'intermodalité et pour favoriser cette pratique. Il faut dire que le nombre d'arceaux installés autour de ce terminus est assez faible pour un terminus d'une ligne forte de TC. Toutes les cases sont aménagées pour la consigne des vélos des abonnés. On s'en réjouit, mais on peut s'étonner que la Box inutilisée face à MC2 n'ait pas été utilisée.

Avis aux cyclistes qui sont inscrits en liste d'attente ou qui veulent essayer.

Christian Cotte

Parc Flaubert : des rails sur la prairie.

Le marquage axial en ville

Les lignes continues ou discontinues sont destinées à guider la circulation. Lorsque la chaussée comporte des lignes longitudinales, elles délimitent des voies de circulation. C'est en ces termes que le Code organise la réglementation sur les routes.

Mais en ville, en milieu urbain, dans les rues, le marquage est-il utile ?

Sur les artères, les rues à grande circulation, le marquage permet de créer des files, au besoin de les réserver, et de guider la circulation pour qu'elle soit plus facile.

Dans les rues de desserte, il y a besoin d'apaiser la circulation, pas de faciliter le débit, ni la vitesse.

Il n'y a donc pas besoin de guider les conducteurs comme sur les routes. Il est même contraire au but visé puisqu'il constitue un rail de guidage qui incite à laisser aller la vitesse.

Pire, le marquage axial par ligne blanche incite le conducteur à ne pas déboîter pour doubler un cycliste.

Le marquage axial n'a pas sa place dans les zones de circulation apaisée, zones 30 et zones de rencontre car c'est un marquage routier, et là où il a existé, il faut veiller à ne pas le repeindre lors des campagnes annuelles de réfection.

Les croisements de véhicules se feront moins vite et la vitesse moyenne s'abaissera toute seule.

Christian Cotte



A Grenoble en bordure de la piste cyclable est-ouest, entre la rue de Stalingrad et l'avenue Marcelin Berthelot, un nouveau parc est en voie d'achèvement, le parc Flaubert. Il apporte une transformation notable à un paysage jusque là fort ingrat.

Le parc Flaubert est implanté sur une ancienne emprise ferroviaire. Celle-ci était constituée de la voie ferrée Grenoble - Chambéry (déplacée vers le sud en 1967) et d'un faisceau de voies industrielles se détachant de la voie principale pour desservir les nombreuses entreprises jadis raccordées au rail. Il y avait longtemps que ces raccordements avaient cessé de fonctionner, mais l'emprise ferroviaire n'avait pas été reconvertie et était restée à l'état de friche.



Seule la piste cyclable est-ouest et un cheminement piéton, créés en 1977, avaient récupéré une mince bande.

Avec les projets d'urbanisation du secteur Flaubert, l'aménagement de cet espace en parc a été décidé et sa réalisation a précédé les constructions des immeubles programmés actuellement.

Les concepteurs du parc ont choisi de prendre en compte l'héritage ferroviaire des lieux : les rails, jamais déposés, et dissimulés sous la végétation de la friche, ont été partiellement conservés. Entre certains de ces rails sont implantés les cheminements piétons. Et plus généralement, le tracé des cheminements suit souvent le tracé des rails, même non conservés. Là où deux voies se séparaient au niveau d'un aiguillage, les cheminements bifurquent. D'autres éléments du patrimoine ferroviaire, comme les butoirs en béton, sont également conservés. Ce parc original pourra inspirer aux enfants l'idée de jouer au petit train le long des allées.

Pour tous ceux qui ignorent que cet espace était jadis voué au chemin de fer, ce sera l'occasion de l'apprendre ; quant aux autres, ils y trouveront de quoi ranimer leurs souvenirs.

Texte et photos : Bruno Vigny



Dès avant le chantier dit « Caserne de Bonne », l'ADTC avait proposé de profiter de ce projet urbain pour intégrer naturellement la rue Berthe de Boissieux dans la zone 30 prévue. À défaut, cet axe, avec la rue Hoche, devrait comporter une voie cyclable, car nous manquons d'itinéraires correctement aménagés pour les liaisons est-ouest près du centre-ville. Hélas, nous n'avons pas été entendus.

Lors de l'achèvement de la « Caserne de Bonne », nous avons dénoncé l'inadaptation des stationnements vélos en sous-sol, de vulgaires « pince-roue » accessibles uniquement par un ascenseur et son escalier de secours, ou par une rampe théoriquement interdite aux vélos ! C'est d'autant plus dommage que les arceaux à vélos en surface, à proximité des commerces Vieux Campeur et Monoprix, sont très régulièrement saturés

Quoi de neuf depuis ?

En 2012, le profil de la rue Hoche a été modifié. Le trottoir nord a été élargi au niveau du nouvel immeuble. Les vélos ont là encore été oubliés : ni voie cyclable, ni aménagement de modération de vitesse. Au printemps 2014, le dernier tronçon de la rue a été « naturellement » aligné sur le précédent, donc toujours avec un trottoir très large et deux files de stationnement longitudinal.

La municipalité a réexaminé le projet en mars 2014, et a décidé de passer les deux rues en zone 30 en créant des plateaux traversants aux intersections. Mais la chaussée de la rue Hoche était trop large pour que le 30 km/h soit respecté, d'où la décision de la nouvelle municipalité de marquer une bande cyclable dans le sens ouest-est. En sens inverse, les cyclistes n'ont qu'un court tronçon de bande

cyclable pour l'accès au sas du feu à l'intersection Hoche / Gambetta.

Voilà donc l'historique d'une belle occasion manquée (une de plus...), et seulement partiellement rattrapée. C'est d'autant plus regrettable que cela n'aurait pas coûté plus cher de réaménager cette rue différemment dès le départ : il y avait largement assez de place pour un trottoir un peu moins large mais encore très confortable aux piétons, pour du stationnement et pour une voie cyclable dans chaque sens.

Pourquoi donc cela n'a-t-il pas été fait ? C'est difficilement compréhensible, mais je me risque à une explication : je parie qu'un architecte-urbaniste en charge du projet a estimé important de maintenir un alignement, quasi invisible en pratique et qui n'intéresse personne, entre la bordure de trottoir déjà existante au droit de l'IUT, et la nouvelle bordure plus loin au droit des nouveaux immeubles. À défaut de pouvoir modifier rapidement la formation des architectes et urbanistes, espérons qu'ils prendront dorénavant la peine de concerter les usagers piétons et cyclistes pour mieux prendre en compte leurs besoins, et que les élus seront plus attentifs à ce point dans les prochaines réalisations !

Texte et photo :
Monique Giroud

Photo du bas : Christian
Cotte

Voies vertes durables ?

L'enrobé des voies vertes sur berge de l'agglomération s'apparente souvent à des montagnes russes : en cause, le soulèvement du bitume par les végétaux. À chaque rénovation, j'espère que ces rejets, source d'inconfort, d'insécurité et, au pire, de chutes, seront traités. Hélas... Ainsi, la voie en rive gauche de l'Isère entre les ponts SNCF et d'Oxford a été entièrement rénovée le 24 février 2014. Début Juillet, on trouve déjà des bosses soulevant par endroit l'épaisse couche de bitume. Seulement cinq mois de confort et maintenant des années de galère... Des rénovations inefficaces qui, au final, se révèlent plus coûteuses par grand nombre. Tolérerait-on cela sur des autoroutes ?

Jean-Marc Bouché



L'avenue Alsace Lorraine est ouverte aux cyclistes

Les aménagements cyclables attendus

Après une année de pose, la Métro devrait reprendre ses investissements en matière d'aménagements cyclables dans le cadre de sa compétence d'agglomération. On peut espérer la remise en route d'un certain nombre de projets mis en sommeil en 2014, à Grenoble et la Tronche :

- le prolongement de la piste Est - Ouest jusqu'au cours Jean Jaurès,
- la réalisation d'un itinéraire cyclable sur chaussée boulevard Clémenceau pour sortir les cyclistes des contre-allées accidentogènes,
- l'achèvement de l'itinéraire sur la rive droite de l'Isère par aménagement d'une piste bidirectionnelle quai de France, coté rivière, à l'image de ce qui a été très bien réalisé quai des Allobroges,
- la création d'un itinéraire cyclable bidirectionnel sur les quais rive gauche, de la place Lavalette jusqu'à la place Dudedout, permettant aussi d'apaiser la circulation, prolongé par des bandes cyclables sur les quais Claude Bernard et de la Graille pour les cyclistes quotidiens qui travaillent au nord de la ville,
- le prolongement jusqu'au carrefour des Hôpitaux de la piste bidirectionnelle du quai Ferrini et sa jonction avec le quai Yermoloff, suspendue à un transfert foncier entre le CHU et la commune,
- l'aménagement cyclable du boulevard de la Chantourne pour pouvoir enfin raccorder les sections Décathlon et Ferrini, sur la liaison Campus - Presqu'île, inscrite au plan Campus 2014-2020.

Un beau programme de travaux pour commencer n'est-ce pas ?

Christian Cotte

Depuis la mise en service de la ligne A, cette avenue figure comme itinéraire cyclable sur les plans de la Métro. Mais son statut est très confus. Un arrêté municipal du 30 mai 1991 autorise les véhicules « des riverains » sur la voie de tram, mais y interdisait les vélos dans le sens Gambetta-gare. La limitation théorique aux véhicules des riverains est en fait étendue à tout client potentiel d'un commerce, qualité impossible à vérifier. Et les policiers municipaux font parfois des excès de zèle en faisant mettre pied à terre aux cyclistes, alors que les automobilistes passent ou manœuvrent pour se garer sans être importunés.

Depuis le 11 juin 2014, un arrêté du maire de Grenoble modifie ces dispositions. Les véhicules motorisés restent soumis à un sens unique autorisé et à des prescriptions particulières, pas plus claires. Mais les cycles sont désormais autorisés à circuler sur la plateforme dans les deux sens. Voilà un changement discuté depuis quelques mois enfin officialisé. On pourrait dire, en résumé, que l'avenue Alsace Lorraine est mise en double-sens cyclable.

Mais est-elle pour autant vraiment « cyclable » ?

La principale difficulté se situe au niveau du franchissement cours Jean Jaurès et de la station Alsace Lorraine. L'absence de revêtement au croisement des 3 lignes A/B et E de tram, les demi-barrières de contrôle d'accès, et les fosses « anti-voitures », pas visibles de loin, surtout la nuit, imposent des contournements. Espérons qu'aucun cycliste un peu distrait ou myope ne fera de chute sur ces obstacles.

En venant de la gare, en arrivant aux demi-barrières de la rue G. Péri, les cyclistes sont invités à passer sur le coté avec les piétons, à traverser le cours Jean Jaurès avec eux et à continuer jusqu'à la rue Jay.

En venant de la place V. Hugo, les cyclistes sont invités à contourner la station à partir de



la rue Jay et à passer sur le coté avec les piétons, à traverser avec eux et à continuer sur le coté jusqu'à la rue E. Forest pour éviter la fosse.

Aux heures de pointe, cela s'apparente plus à un gymkhana entre piétons, nombreux aux abords de la station, et véhicules garés de travers... Des pictos vélos au sol indiquent ces contournements, mais si vous concentrez votre attention sur les nombreux piétons et les trams, ce qui est naturel, vous risquez fort de ne pas les voir.

Bref, si on peut apprécier que l'avenue soit maintenant clairement autorisée aux cycles, le cheminement est encore bien inconfortable, d'autant plus qu'en l'absence de contrôle du stationnement, les places dédiées aux arrêts-minute se transforment en fait en stationnement —gratuit !— qui tend à déborder sur l'espace piétons-cycles.

Il serait possible, en sacrifiant quelques places d'arrêt minute et en réduisant quelques terrasses, de matérialiser une voie cyclable de chaque coté entre les arbres et la plate-forme du tramway.

Photo : Christian Cotte

Texte : Christian Cotte et Monique Giroud

Les cyclistes sont souvent prioritaires

VÉLOS

Voici un rappel de quelques règles qui donnent priorité aux cyclistes dans certaines situations.

Dans les zones de rencontre et les zones 30, toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf disposition contraire prise par l'autorité investie du pouvoir de police.

R 110-2



Lorsqu'une piste cyclable traversant la chaussée est parallèle et contiguë à un passage réservé aux piétons dont le franchissement est réglé par des feux de signalisation lumineux, tout conducteur empruntant cette piste est tenu, à défaut de signalisation spécifique, de respecter les feux de signalisation réglant la traversée de la chaussée par les piétons.

R 412-30



Tout conducteur s'apprêtant à quitter une route sur sa droite [...] doit céder le passage aux cycles et cyclomoteurs circulant dans les deux sens sur les pistes cyclables qui traversent la chaussée sur laquelle il va s'engager.

R 415-3

Tout conducteur s'apprêtant à quitter une route sur sa gauche [...] doit céder le passage aux véhicules venant en sens inverse sur la chaussée qu'il s'apprête à quitter, ainsi qu'aux cycles et cyclomoteurs circulant dans les deux sens sur les pistes cyclables qui traversent la chaussée sur laquelle il va s'engager.

R 415-4

Pour l'application de toutes les règles de priorité, une piste cyclable est considérée comme une voie de la chaussée principale qu'elle longe, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police.

R 415-14

Il est indispensable que le cycliste connaisse ses droits pour pouvoir les faire respecter par les autres usagers de la rue, sache la place qu'il doit tenir et puisse se faire respecter lui même.

Photos : Christian Cotte

Cyclistes brillez !!

Chaque automne, nous relayons, en partenariat avec La Métro, la campagne de la FUB « Cyclistes brillez ». Cette année, l'opération s'est déroulée le 18 novembre à St Martin d'Hères aux Taillées et à l'intersection des rues J. Vallès et serment de Buchenwald et à Grenoble le 20 novembre près de la MC2 et place Pasteur.

Sur ces points, à grands renforts de banderoles et éclairages divers et variés, l'opération consiste à intercepter, en toute sécurité et bienveillance, les cyclistes circulant sans éclairage. Après un rappel des exigences du Code de la route et des risques à circuler ainsi en « fantôme » nous leur remettons, soit un gilet réfléchissant, soit des petits éclairages à piles ainsi qu'un bon de réduction négocié chez des vélocistes pour l'achat de matériel d'éclairage.

Pendant que ces ambassadeurs de la lumière remplissent leur fonction éducative et préventive, un troisième larron recense, pendant une heure, les dispositifs d'éclairage de l'ensemble des vélos passant par le point de contrôle. Cette opération répétée depuis l'origine des campagnes annuelles de sensibilisation permet d'en quantifier l'efficacité. On constate chaque année une progression, certes lente mais constante, du nombre de vélos correctement éclairés. L'évolution des matériels, notamment les leds, rend plus facile et plus efficace l'éclairage des vélos. Il n'est pas rare de rencontrer dorénavant des vélos avec un phare avant permettant en plus de faire office de feu de position d'éclairer la chaussée et ainsi de déjouer les défauts du revêtement.

Philippe Zanolla

La semaine européenne de la Mobilité sous le signe de la prévention routière

Les oubliés de Mauvernay

En 2010, il était prévu de détruire le demi-diffuseur donnant accès à Grenoble par l'A48 depuis La Buisse et d'en reconstruire un complet. Suite à l'action efficace des associations, saluée par les élus, un deuxième projet a vu le jour avec un demi-diffuseur complémentaire, un impact moindre sur l'environnement et une économie d'environ 6 M€.

Cette extension pour les voitures vient d'être inaugurée, mais les piétons et cyclistes, complètement oubliés, doivent toujours s'engager dans un coupe-gorge pour franchir l'autoroute. Les aménagements connexes aux alentours ont même dégradé la situation, sous forme d'îlots pièges à cyclistes par exemple.

L'efficacité économique des entreprises de Centr'alp est renforcée, mais la sécurité des piétons et cyclistes qui vont y travailler est ignorée alors que les associations avaient alerté les décideurs par les enquêtes publiques et en provoquant des réunions avec la CAPV et le CGI, notamment en octobre 2011 à l'initiative de l'ADTC.

Face à cet immobilisme, les associations ont écrit à Ségolène Royal en septembre dernier, arguant du fait qu'une instruction ministérielle du 31 octobre 2002 impose aux aménageurs du réseau routier national de prévoir des itinéraires sécurisés pour les cyclistes.

Notons que le coût d'une passerelle vélo serait de l'ordre d'1M€, bien moins que l'économie réalisée sur le projet initial : entre la voiture et les modes actifs, on imagine la priorité !

Bernard Bouvier

La Semaine de la Mobilité est un événement européen qui se décline en diverses campagnes de sensibilisation.

Comme chaque année, l'ADTC s'est mobilisée pour proposer des actions de sensibilisation ou participer à des journées collectives d'information à l'attention de différents publics : salariés d'entreprises, étudiants et grand public.

Le point commun cette année aura été la prévention routière et plus précisément le danger des angles morts des véhicules de grand gabarit vis-à-vis des piétons et cyclistes.

Angles morts : Danger !!!

En milieu urbain, on déplore peu d'accidents mortels pour les cyclistes et piétons mais ceux-ci sont, le plus souvent, dus à des situations d'angles morts.

Comment communiquer ? Rien de tel qu'une mise en situation réelle : grâce à l'un de ses partenaires, la Semitag, l'ADTC a pu disposer de bus mis à disposition du public pour monter à bord, à la place du conducteur. Autour de ce véhicule qui reste à l'arrêt, sont disposés des vélos ou des silhouettes de piétons. La personne au volant a tout le loisir de se rendre compte de ce que voit le conducteur grâce à ses multiples rétroviseurs... et surtout de ce qu'il ne peut pas voir ! Les angles morts sont mis en évidence concrètement. De cette expérience, chacun ressort averti de la consigne impérative à respecter, en tant que cycliste ou piéton, aux abords des véhicules longs : garder ses distances !

Divers partenaires

Un tel programme de sensibilisation a retenu l'attention de divers partenaires qui ont soutenu ou se sont associés à l'ADTC :

- Grenoble Alpes Métropole qui subventionne en partie les actions, notamment celles en direction du public étudiant ;

- le PDASR (plan départemental d'actions sécurité routière) coordonné par la Préfecture de l'Isère, par une participation financière pour la réalisation d'une vidéo sur les angles morts(*) et sa collaboration lors de l'un des événements sur le campus universitaire ;

- la SEMITAG (société d'économie mixte des transports de l'agglomération grenobloise) par la mise à disposition de bus et même d'un conducteur ;

- l'ECF (école de conduite française) est généralement participative pour de tels événements : camion et conducteur instructeur

ont été mis à disposition pour la réalisation de la vidéo et peuvent être aussi opérationnels pour des actions de sensibilisation.

Le mois de la Mobilité 2014

Cette campagne s'est étendue de fait sur plusieurs semaines et a été riche en événements diversifiés :

- 2 sensibilisations en entreprises (9 et 24 septembre) : Orange Labs et Atos worldgrid dont les référents PDE étaient demandeurs d'une action angles morts ;

- 4 interventions sur le Campus (11, 16, 17 et 22 septembre), pour s'adresser principalement aux étudiants mais aussi aux personnels des Universités : INP Grenoble lors de la journée d'intégration des étudiants de 1ère année, Campus en fête à l'attention des nouveaux venus sur le campus, UJF pour la grande journée de rentrée sur la prévention routière (cf. affiche), et le CNFPT (centre national de la fonction publique territoriale) pour la sensibilisation des agents salariés mais aussi des stagiaires en formation. Pour ces quatre prestations, l'animation angles morts permettait d'attirer notre public pour ensuite éventuellement aborder d'autres questions sur la mobilité dans l'agglomération ;



- enfin, participation à la grande journée Mobilité multi-partenariale du PDIE (plan de déplacements inter entreprises) de la Presqu'île de Grenoble (18 septembre) : angles morts en partenariat avec le service sécurité du CEA et stand pour représenter notre Fédération des Usagers de la Bicyclette, la FUB.

Cette campagne nous a permis de sensibiliser plusieurs centaines de personnes. A continuer en 2015 !

Photo : Nathalie Teppe
Texte : Geneviève Peffen

(*) Vidéo à voir sur le site de l'ADTC : www.adtc-grenoble.org/spip.php?article383

Une politique cyclable métropolitaine

La nouvelle équipe municipale de Grenoble a fixé comme objectif de tripler la part modale du vélo dans la ville. C'est la première fois qu'une telle volonté politique chiffrée est affichée, mais l'objectif est-il réalisable d'ici la fin de la mandature ?

L'usage du vélo au fil du temps

L'histoire du vélo permet de comprendre les raisons du désamour du vélo comme mode de transport utilitaire et indique les solutions qu'il faudrait mettre en œuvre pour que ce mode de transport efficace et bénéfique pour son utilisateur (et pour la société) soit à nouveau plébiscité.

L'apogée de la pratique du vélo

Si au début, le vélo était réservé à une certaine bourgeoisie, la production de masse et la baisse des coûts de production ont permis une diffusion très importante et corrélativement un usage massif. Il suffit de regarder des cartes postales du début du vingtième siècle pour constater une large utilisation. La création des congés payés a installé le cyclotourisme et a donné une image de liberté du vélo.



Le lent déclin

Après la deuxième guerre mondiale, la reconstruction a permis le plein emploi et la croissance du niveau de vie a entraîné surtout en France un essor considérable des cycles motorisés. La mobylette et le solex ont supplanté les vélos dans les déplacements utilitaires. Les constructeurs automobiles sentant le potentiel de cette clientèle créèrent des modèles rustiques et moins onéreux 2CV, et 4CV faisant rêver le plus grand nombre et aboutissant à une distribution massive de l'automobile. Devant cet essor, l'adaptation de la ville à l'automobile sembla nécessaire. L'élargissement des rues, la multiplication des voies de circulation, la création de vastes

parkings sur les places, la création des sens uniques, achevèrent de chasser les cyclistes des villes. Des roades et autres boulevards urbains créèrent des coupures difficilement franchissables par les cyclistes. Dans ces conditions, se déplacer à vélo devint très difficile et même dangereux.

La prise de conscience

Toute l'Europe fut touchée par cet envahissement de l'automobile, mais tous les pays ne réagirent pas de la même manière. Les précurseurs furent les Pays Bas, qui dès les années 1970 en réaction à l'embargo dû à la crise pétrolière décrétèrent plusieurs « dimanches sans voiture », décidèrent de modérer la vitesse en ville par la création de nombreuses zones 30, puis mirent en œuvre une politique de développement d'aménagement cyclable. Le résultat est aujourd'hui patent avec une part modale de près de 50% dans certaines villes.

Dans les années 1980, l'Allemagne décida à son tour de modérer la vitesse et l'usage de la voiture en ville en diminuant drastiquement le nombre de voies automobiles. Parallèlement à cette mesure, la fermeture des centres-villes à la voiture a convaincu les habitants de laisser celle-ci au profit de la bicyclette. À la même période, en Italie, devant les problèmes de pollution des villes de la plaine du Pô, les autorités instaurèrent des restrictions de circulations dans les centres de ces villes. Ces Zones à Trafic Limité accessibles aux seuls riverains et livreurs à certaines heures ont permis aux cyclistes de se réappropriier la ville et de réduire la pollution. Petit à petit ces zones à trafic limitée s'étendent dans les principales villes de la péninsule et même dans le Sud.

En France, par crainte d'une fronde des automobilistes, les responsables des villes ont mis en place des solutions sensées satisfaire l'ensemble des usagers. Le résultat est celui que nous connaissons. Les cyclistes peuvent circuler sur des aménagements cyclables à la condition que ceux-ci ne gênent pas les automobiles. Ils sont donc reportés sur les bas-côtés, sur les trottoirs ou parfois l'aménagement s'interrompt faute de place suffisante, le cycliste devant se débrouiller pour poursuivre son déplacement. L'efficacité des solutions mises en œuvre dans les pays voisins sont pourtant des exemples que l'on pourrait suivre. Il ne s'agit pas de raisons culturelles mais de volonté politique à s'attaquer à un problème de santé publique.

Dans l'agglomération grenobloise

Les bons points de l'agglomération

Grenoble dispose de nombreux atouts :

- une part de cyclistes déjà élevée par rapport aux autres villes en France,
- un réseau cyclable maillé existant même s'il reste des points noirs,
- une géographie plate idéale,
- un territoire concentré en fond de vallée,
- l'appropriation rapide des évolutions du code de la route (double-sens cyclables, cédez-le-passage au feu rouge),
- un service de location de vélos,
- un réseau de vélocistes spécialisés,
- des ateliers de réparation participatifs actifs et qui se développent, dont « Le P'tit vélo dans la Tête » qui compte 2400 adhérents, l'un des plus importants de France.

Mais malgré ces qualités, la part modale du vélo reste très en deçà des villes cyclables européennes.

Les difficultés visibles



Crédit photo : Métrovélo - Vianney THIBAUT

Plusieurs conditions empêchent l'essor du vélo urbain dans notre agglomération.

Tout d'abord, le réseau cyclable n'est pas parfait : il manque des tronçons et plusieurs franchissements des coupures urbaines ou naturelles. Certaines sections et certains points noirs sont à reprendre. Mais l'ossature est là.

Le manque de places de stationnement sur l'espace public est particulièrement flagrant aussi bien en centre-ville, dans les gares que dans les quartiers. Le stationnement à domicile est bien souvent inexistant ou inadéquat faute de place pour un local à vélos.

Bien sûr, il est possible d'améliorer le réseau et d'augmenter l'offre de stationnement pour vélos, sachant que ces aménagements ont un coût.

Éléments d'une politique cyclable d'agglomération

Nous l'avons vu, l'augmentation de la part modale vélo nécessite une adaptation du réseau viaire trop longtemps pensé uniquement en termes d'écoulement de flux automobile.

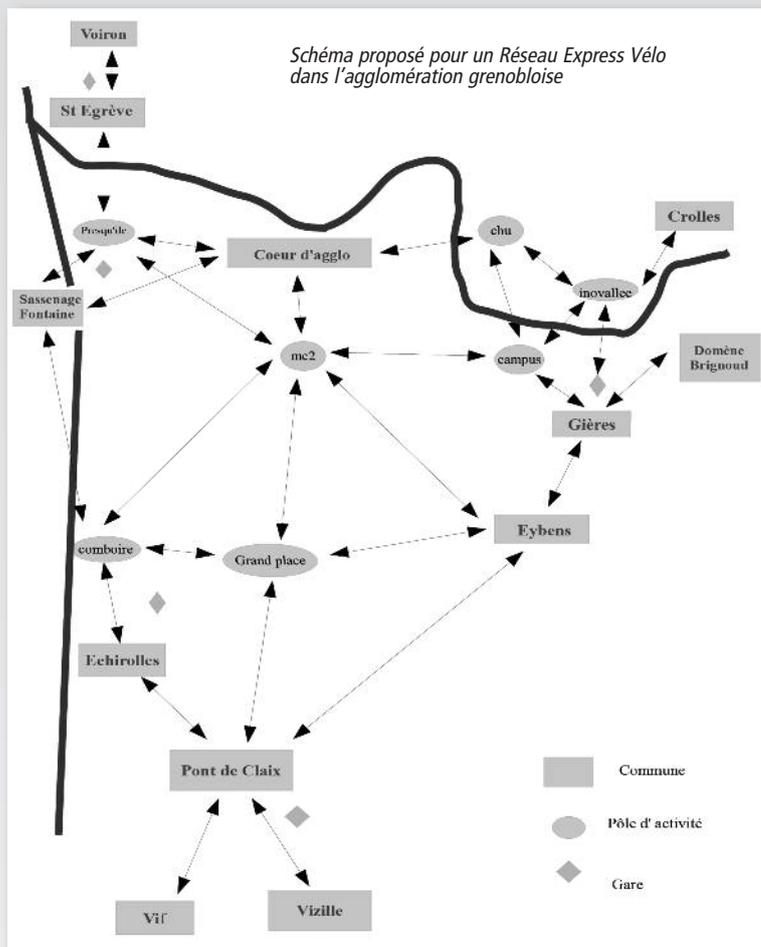
La part modale du vélo, appréciable dans la ville-centre, chute dès qu'on sort de l'hyper-centre alors que ces lieux de vie et bassins d'emploi génèrent un nombre important de déplacements utilitaires ou de loisirs. Pour faire opérer un basculement vers des modes plus respectueux de l'environnement, il convient de faciliter les liaisons cyclables vers la ville centre.

L'octroi de 10 euros par an et par habitant à une politique cyclable devrait permettre de réaliser environ 120 kilomètres d'aménagements cyclables et d'obtenir le triplement de la part modale vélo dans l'agglomération à l'échéance 2020.

Pour une meilleure efficacité, l'ensemble du réseau cyclable pourrait être hiérarchisé comme l'a récemment été le réseau de transports en commun et comprendre :

- **un réseau rapide** constitué d'itinéraires directs et sécurisés, pour les principaux déplacements pendulaires à « longue distance » (de l'ordre de 10 km), permettant des vitesses moyennes élevées et offrant un grand confort d'usage ;
- **un réseau armature** desservant les principaux générateurs de déplacements identifiés (centre-ville, hôpitaux, campus, zones d'activités périphériques, flux de rocade en première couronne...) ; les distances de chaque déplacement sont généralement plus faibles, les vitesses moyennes pratiquées plus modérées ;
- **un réseau secondaire** assurant le maillage fin du territoire et le rabattement sur les réseaux principaux et complétant la desserte fine des pôles générateurs de trafic (gares, établissements scolaires, centralité de quartier).

Le choix des axes à aménager, le cahier des charges des travaux et équipements et le prévisionnel de réalisation devront être élaborés avec les associations d'usagers. Ces mêmes associations d'usagers doivent être informées de l'avancement des travaux et avoir un droit de regard sur la qualité des réalisations.



Caractéristique du réseau rapide (appelé RéseauExpressVelo REVe à Strasbourg) :

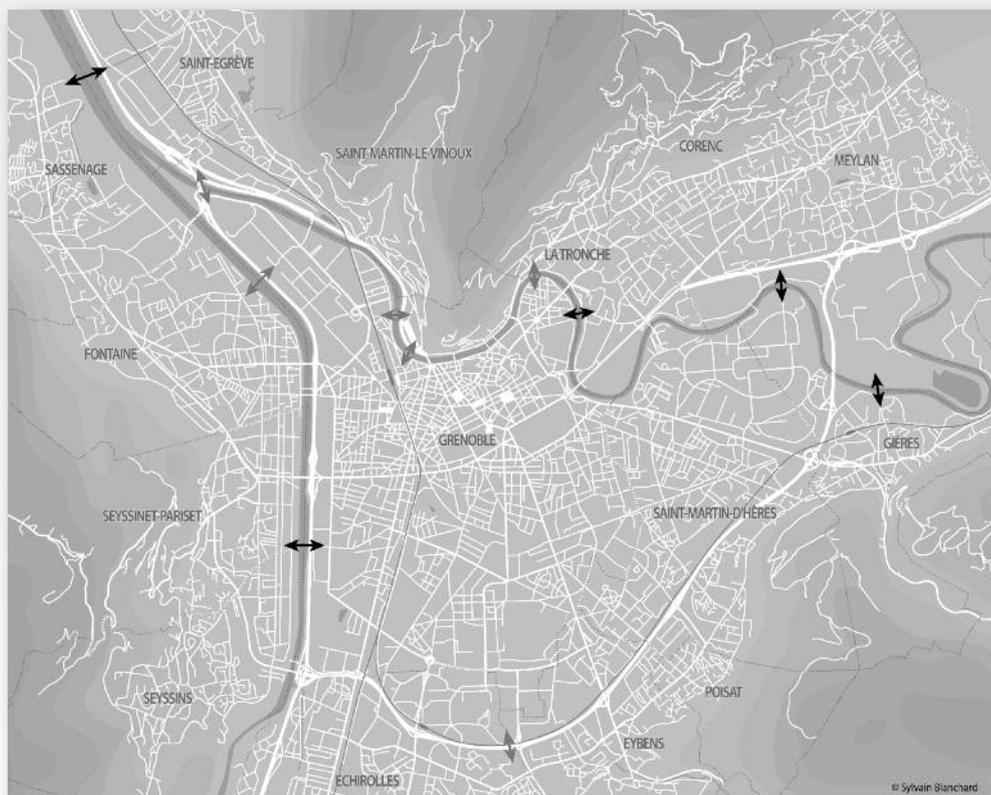
- La **convivialité** : permettre à deux cyclistes de rouler l'un à côté de l'autre sans en gêner un autre arrivant en sens inverse. Des services annexes peuvent être implantés régulièrement ou non sur ces axes (Totems compteurs, stations services, information...)
- **L'efficacité** : viser une vitesse moyenne de 20 km/h (tous les points de l'agglomération à un maximum de 30 minutes du centre-ville), temps d'attente aux principales intersections maîtrisé / détection des cyclistes aux feux, connections nombreuses avec le réseau local et bien aménagées, priorité des cyclistes sur les flux motorisés.
- **La fiabilité** : réseau praticable 24h/24 et 365 jours par an. Éclairage (avec détection de cyclistes pour les parties les moins passantes), déneigement et entretien régulier.
- **La lisibilité** : aménagements qualitatifs et continus, jalonnement spécifique.
- **La sécurité** : développement d'aménagements spécifiques ou de passages dénivelés aux principaux carrefours. Amélioration de la cohabitation entre piétons et cyclistes sur le réseau en séparant physiquement les espaces dédiés. Phasage uniquement cycles aux carrefours réglés par feux (cela peut-être une phase verte pour toutes les branches cyclables du carrefour comme aux Pays-Bas).

Problème des coupures urbaines

L'agglomération a progressivement investi la cuvette grenobloise en Y, contenue par les massifs montagneux de Belledonne, de la Chartreuse et du Vercors. Elle est traversée par 3 rivières, 3 autoroutes, 3 voies ferrées, qui sont autant de coupures urbaines, qui constituent autant d'obstacles à franchir.

Les ouvrages de franchissement pour les modes actifs sont indispensables et à placer aux bons endroits pour réduire les parcours en évitant les détours, et aussi pour faciliter la vie des habitants des communes coupées en deux.

Il n'y a eu que trois constructions récentes d'ouvrages de franchissement de ces coupures urbaines, la passerelle piétons-cycles du Rondeau sur le Drac et la passerelle d'Eybens sur la Rocade Sud par la Métro, et le pont de Chartreuse sur l'Isère, par le Conseil général. D'autres passerelles sont nécessaires.



Propositions ADTC pour le franchissement des coupures urbaines (flèches noires prioritaires)

En conclusion

Pour augmenter l'usage de la bicyclette en ville au-delà d'une minorité de la population adulte, il ne suffit pas de développer les aménagements il faut aussi agir sur des leviers comme la multiplication des ateliers vélos, petites cellules de l'économie sociale et solidaire ; la sensibilisation voire la formation à l'usage de la bicyclette, facile et rapide à acquérir et peu onéreuse ; la réflexion sur le gain de temps, d'argent et de latitude dans ses déplacements quotidiens ; la complémentarité avec d'autres modes de transports si nécessaire ; l'information quant à l'impact positif de la pratique du vélo sur la santé, sur la diminution de la pollution et ses répercussions sur le climat. Beaucoup d'atouts pour aiguïser l'appétit de chacun, inciter à l'essai du « pourquoi pas moi ? », et ainsi favoriser le passage à l'acte plus durable !

Néanmoins, pour en revenir aux aménagements, deux mesures indissociables caractérisent une politique cyclable volontaire et sont des préalables inconditionnels au développement du vélo en ville :

- la circulation apaisée,
- le respect des aménagements cyclables et des zones de circulation apaisée.

En Allemagne, la généralisation des zones 30 a permis un développement rapide de la voirie apaisée tout en conservant les fonctions de trafic. Le respect des aménagements cyclables et des autres usagers est plus dur à obtenir. Il suffit de constater :

- les trottoirs-prisons, envahis par les véhicules motorisés au moindre espace disponible ou potelet disparu,
- les trottoirs sans potelet impraticables dès la fin de journée et le week-end,
- les aménagements cyclables considérés comme des places de parking,
- le non-respect systématique des vitesses dès que les conditions s'y prêtent avec d'inutiles accélérations,
- les impatiences transformées en coup de klaxon, rugissement de moteur ou dépassement rasant,
- l'inadaptation de la vitesse dans certaines conditions (rues étroites, présence d'enfants ou de cyclistes, carrefours...).

Comme il est inenvisageable de mettre un policier 24h/24 à chaque coin de rue, il est important que les aménagements eux-mêmes soient conçus de façon à prévenir les comportements dangereux (stationnement sauvage, vitesses excessives, dépassements rasants) tout en restant pratiques pour les cyclistes. Et comme les mentalités mettent du temps à évoluer, un effort de prévention et de pédagogie est également nécessaire.

12

Quand nos enfants pourront se déplacer à bicyclette en totale autonomie dans nos quartiers, nous pourrons considérer l'agglomération grenobloise comme étant cyclable.



Photos ADTC

Dossier coordonné par Philippe Zanolla,
avec la participation de Jean-Marc Bouché, Christian Cotte, Christophe Leuridan et Geneviève Peffen

En cette rentrée 2014, le fonctionnement des P+R (Parking Relais) de l'agglomération grenobloise évolue.

Les P+R permettent de garer sa voiture en périphérie de l'agglomération avant de se rendre au centre-ville en Transport en commun ou vélo. Ils contribuent ainsi à réduire la pollution et de la congestion automobile au centre-ville.

Les P+R les plus fréquentés en 2013 sont ceux de la Tronche Grand Sablon (255 voitures par jour en moyenne) et Gières Plaine des Sports (96 voitures par jour en moyenne). Les P+R Grenoble Esplanade et Pont de Claix avec moins de 20 voitures par jour en moyenne en 2013 restent très peu fréquentés.

Evolution de la tarification

Jusqu'à cet été, 2,60 € (ou 3,60 € pour les P+R La Tronche Grand Sablon, Grenoble Esplanade, Seyssinet Hôtel de Ville et Grenoble Catane) permettait d'obtenir un Aller-Retour sur le réseau Tag pour chacun des occupants de la voiture (jusqu'à cinq au maximum). La possession d'un abonnement TAG donnait également accès aux P+R. Cette tarification très attractive réservée aux usagers des P+R créait une inégalité importante vis-à-vis des groupes de 2 à 5 personnes utilisant le réseau TAG sans passer par un P+R. Elle avait comme effet pervers d'inciter des usagers habitant tout près d'un parc relais à s'y rendre en voiture et non à pied pour bénéficier du tarif le plus avantageux.

Depuis le 1er septembre, cette tarification a évolué : la sortie du P+R nécessite de présenter un titre de transport validé (ticket ou abonnement). Cette modification a fait l'objet de nombreuses réclamations : le coût d'utilisation d'un P+R a augmenté pour les voitures avec 2 à 5 occupants.

Les groupes de 2 à 5 personnes (1 adulte + 1 à 4 enfants ou 2 adultes + 1 à 3 enfants), ont néanmoins une alternative intéressante avec l'achat du billet « tribu » pour 5 €, qui permet la circulation illimitée sur le réseau TAG pendant une journée. En complément, L'ADTC propose la création d'un titre journée pour les groupes de 2 à 5 adultes pour compléter la gamme.

Accès aux P+R pour les abonnés TER et Transisère

Depuis le 1er novembre, les P+R sont accessibles aux titulaires d'un abonnement



TER, Transisère (comportant la zone A) et métrovélo. Cette très ancienne demande de l'ADTC est enfin mise en oeuvre. Cela sera particulièrement utile pour les P+R de Gières Plaine des Sports et Echirolles gare.

Elargissement des horaires d'ouverture

Les P+R s'alignent sur les horaires de fonctionnement du réseau TAG et sont maintenant ouverts 7 jours sur 7 de 4h30 à 1h30. Cet élargissement se fait au détriment de la présence humaine dans les P+R (sauf dans les P+R de La Tronche Grand Sablon, Echirolles gare et Grenoble Vallier Catane qui reste surveillé du lundi au samedi de 7h à 20h).

Texte et photo :
Emmanuel Colin de Verdière

Voiture ou train ?

Et pourquoi pas les deux ! Que ce soit pour un déplacement professionnel ou personnel, on hésite parfois à prendre le train car le lieu de destination est peu accessible depuis la gare en transport en commun.

Le TER Rhône-Alpes propose un nouveau service, en collaboration avec Cité Lib et Autolib.

Pour bénéficier du service « TER + Voiture Libre Service », il suffit de s'inscrire dans une agence Autolib ou Cité Lib.

Ensuite, vous pourrez réserver et emprunter un véhicule avec votre carte OÙRA ! 7j/7 et 24h/24, à partir d'une des 21 gares où ce service existe (voir ci-dessous). Alors, plus d'hésitation !

Ce sera train ET voiture : l'occasion de finaliser son dossier dans le train et d'arriver à destination en voiture pour le présenter !

Ces voitures sont accessibles pour les abonnés Cité Lib ou Autolib.

Nathalie Teppe

Cité Lib :

www.citilib.com,
09 64 37 89 90

Stations :

Agglo. de Grenoble :
Grenoble, Echirolles, Gières
Saint Egrève
Isère :
Bourgoin-Jallieu, Pontcharra-sur-Bréda
Vienne, Voiron
Savoie/Haute Savoie :
Aix-les-Bains, Annecy
Chambéry, Montmélian
Loire :
Firminy, St-Chamond,
St-Etienne Châteaureux,
St-Etienne Le Clapier

Autolib :

www.autolib.fr,
04 72 41 67 12/13

Stations : Lyon Gorge de Loup,
Lyon Jean Macé, Lyon Part-Dieu
(Vilette), Lyon Perrache (Carnot),
Lyon Vaise

J'ai testé pour vous... les lignes Flexo !

Arrivées Les lignes Flexo comportent souvent des services réguliers, principalement en heure de pointe, et d'autres à la demande, en heure creuse. Ces derniers sont signalés sur les fiches horaires par un pictogramme représentant un téléphone au dessus des horaires concernés.

Pour bénéficier des services de transport à la demande, il faut au préalable s'inscrire par téléphone (non surtaxé) auprès d'Allo TAG. Une fois cette inscription faite, vous pouvez bénéficier de la réservation en ligne (24h sur 24 et 7 jours sur 7) et par téléphone (du lundi au samedi de 8h à 18h30) jusqu'à 2h avant l'horaire de départ de la fiche horaire !

Vous pouvez même réserver toute la semaine le même horaire... pratique pour ceux qui travaillent. Vous recevez un SMS pour les confirmations de vos réservations, pratique pour garder une trace sous la main !

J'ai donc testé ce service en créant mon compte, une première fois et en passant une réservation tout de suite, j'ai ensuite attendu quelques jours pour essayer d'autres lignes en réservant cette fois par le biais d'internet. J'ai ainsi testé :

- la ligne 45 au Sud,
- la ligne 50 à l'Ouest,
- la ligne 56 depuis la nouvelle ligne de tram E.

Ces trois réservations se sont faites simplement, et le bus était à l'heure.

Vous pouvez pleinement faire confiance aux Flexo. Elles seront là au rendez-vous pour vous rendre le service que vous attendez !

Rémy Lienhard

Dans sa délibération du 30 septembre 2013 sur les principes d'organisation du nouveau réseau de bus hiérarchisé avec trois catégories de lignes, le Conseil syndical du SMTC s'est engagé pour les lignes Chrono à réaliser pendant la période 2014-2020 « d'un programme d'aménagements spécifiques permettant d'atteindre à terme un temps de parcours équivalent sur l'ensemble de la journée », pour offrir « un niveau de service comparable au tramway ». Une étude d'amélioration de la régularité et de la vitesse des lignes Chrono a été lancée en octobre 2013 pour définir un programme d'aménagement pour les différentes lignes et leur programmation.

Les résultats ne nous sont pas connus, mais au regard des itinéraires et des difficultés rencontrées par certains bus pour circuler et tenir leurs horaires, sur les lignes Chrono comme sur les lignes Proximo, des aménagements de voirie et de carrefours se révèlent indispensables.

1. Tous les carrefours à feux franchis doivent être équipés pour donner priorité aux bus par détection de leur arrivée. Le système de détection actuel par détecteur dans le sol qui accélère le passage au feu vert pour le bus doit être remplacé par le système de détection dynamique mis en place en 2013 sur quelques carrefours des lignes 13 (devenue C3) et 31 (devenue C4). Ici, le bus est en liaison par radio avec le contrôleur des feux jusqu'au passage du carrefour.

Les lignes Proximo doivent pouvoir aussi en bénéficier.



2. Les giratoires situés sur le parcours des lignes Chrono doivent pouvoir être traversés par les bus en ligne droite par le centre, avec

priorité assurée par feux tricolores, à l'image du giratoire de la rue Géo Charles franchi par la ligne 11 près de Comboire. Sans cet aménagement, les giratoires génèrent de l'inconfort pour leurs passagers ballottés de gauche à droite, et du temps perdu pour les bus, jusqu'à plusieurs dizaines de minutes cumulées par jour sur une même ligne.

3. Les voies réservées existantes doivent permettre une circulation fluide des bus. Ce n'est pas le cas à certains endroits. Des modifications de voirie et/ou de stationnement sont nécessaires.

De nouvelles voies réservées doivent être aménagées, au prix de quelques places de stationnement, ou d'une voie pour les véhicules motorisés sur des artères qui comportent deux voies. Par exemple, à Grenoble, cela concerne le boulevard Agutte Sembat (entre le square Dr Martin et la place Victor Hugo), l'avenue Rhin et Danube, la rue Ampère, la rue des Alliés, l'avenue Jean Perrot. À Meylan, les avenues de Verdun et du Granier, à St Martin d'Hères l'avenue Gabriel Péri, à Sassenage, les avenues de Romans et Valence peuvent sans problème supporter l'aménagement d'une voie réservée.

4. D'autres aménagements sont à programmer : déplacement de certains arrêts, simplification de passages de feux, installation de distributeurs automatiques de titres de transport.

La réussite du nouveau réseau de bus est conditionnée par la fréquentation des lignes Chrono et Proximo, elle-même liée à leur vitesse commerciale, d'où l'importance des aménagements de voirie et de carrefours.

Donner aux bus des lignes Chrono les caractéristiques de Bus à Haut Niveau de Service, en site propre comme il se doit, et à ceux des lignes Proximo une meilleure attractivité, doivent être les objectifs du SMTC pour l'année 2015 et les suivantes.

Texte : Christian Cotte
Photo : Nathalie Teppe

La vitesse commerciale : attrait pour l'usager et productivité pour le contribuable

La vitesse commerciale d'un transport en commun est obtenue en divisant la longueur d'une course par le temps mis pour l'effectuer.

Attrait pour l'usager : La vitesse commerciale est bien la vitesse perçue par l'usager. Curieusement elle dépend peu de la vitesse maximale du véhicule, elle dépend d'abord du nombre d'arrêts (commerciaux ou non) et du cumul de temps passé aux arrêts. Par leur caractère aléatoire les arrêts non commerciaux (file d'attente, feu rouge ou encombrement) dégradent non seulement la vitesse mais aussi la régularité de la ligne. Plusieurs mesures permettent de réduire les temps d'arrêt.

1) Prise en compte aux feux : via le Système d'Aide à l'Exploitation (SAE), le véhicule annonce à l'avance son approche au contrôleur de carrefour, pour que le contrôleur de feux ait le temps lui donner le feu vert à son arrivée. Pour que le bénéfice de la prise en compte soit maximum, le bus ou le tram doit passer à sa vitesse de croisière sans s'arrêter.

Toutes les lignes (et pas seulement les Chronos) nécessitent une prise en compte aussi complète que possible. C'est plus difficile sur certains carrefours où se croisent deux lignes de bus. Elle doit s'y appliquer autant que possible, en faisant localement des choix au cas par cas.

2) Des bandes réservées : même une courte bande réservée donnant au bus l'accès à la ligne de feu facilite le passage sans arrêt, d'où amélioration du confort et de la régularité, avec un gain de quelques secondes.

3) Diminuer le temps d'arrêt commercial : le ticket acheté dans le bus coûte 2 € au lieu de 1,5 € s'il est acheté à terre. Il faudra quelques mois pour que l'efficacité de cette mesure apparaisse. La pose de Distributeurs Automatiques de Titres (DAT) aux arrêts des lignes Chrono est un investissement coûteux mais efficace.

4) Monter par toutes les portes aux arrêts fréquentés : une mesure efficace pour diminuer le temps perdu. Cela suppose de renforcer les actions de contrôle par les CVS (contrôleurs voyageurs).

Attrait pour le contribuable : L'amélioration de la vitesse commerciale présente des avantages financiers. En effet à service identique le nombre de voitures mises en service dépend du temps mis à parcourir la ligne. Si un bus met 70 minutes pour faire un « tour » complet, prêt à repartir ; pour assurer un service à 5 minutes, il faut $70/5 = 14$ bus. Avec la prise en compte aux feux, les aménagements de voirie, les DAT, ... on ramène ce temps à 60 minutes, alors 12 bus suffisent pour effectuer le même service. En réalité, la division va donner par exemple 12,34 et il faudra 13 bus. Et l'amélioration du service va augmenter la fréquentation, il faudra probablement laisser les 14 bus en service. Mais on transportera beaucoup plus de monde pour le même prix !

D'autres mesures pourraient facilement améliorer le réseau, notamment sur les lignes Proximo, qui ont été globalement sacrifiées – et qui commencent à se désertifier – pour le développement des lignes Chrono: comparer la vitesse commerciale et la vitesse d'exploitation.

On nous parle toujours des kilomètres roulés, alors que le coût de fonctionnement du réseau dépend surtout des heures de conduite (et donc de la vitesse commerciale, mais pas seulement). Diviser pour chaque ligne les kilomètres roulés par le nombre d'heures payées donne une vitesse « virtuelle » qui représente la productivité de l'exploitation.

Cet indicateur incitera peut être à cesser de limiter le nombre de courses pour d'obscures raisons technocratiques. En effet sur certaines lignes Proximo le conducteur passe quasiment autant de temps à l'arrêt au terminus qu'en service commercial ! Ainsi, le contribuable paie le conducteur mais l'usager n'a pas le service ! Au moment où l'argent public manque, cette pratique stupide doit cesser.

Jean Yves Guéraud

Et si on parlait de la rénovation des tramways TFS

Mi-2013, le SMTC a signé un marché avec les entreprises Bombardier et ACC (de Clermont-Ferrand) pour rénover jusqu'à 38 tramways TFS. Cette rénovation comprend une révision générale, un réaménagement des espaces intérieurs, un nouveau design extérieur, des nouveaux systèmes d'information voyageurs, la mise en place d'une climatisation et une légère augmentation de la capacité par réduction du nombre de places assises.

A ce jour, sur les 38 tramways possibles, seuls 14 ont fait l'objet d'une confirmation et la mise en service qui devait avoir lieu avec l'inauguration de la ligne E a eu un peu de retard en raison de difficultés de mise au point et d'ultimes vérifications sur l'infrastructure (avec les nouveaux équipements, les tramways seront un plus lourds).

Mais cette rénovation, entièrement justifiée pour les TFS destinés à la ligne E, est beaucoup plus discutable pour les TFS circulant sur les lignes A et C. En effet, ces lignes déjà saturées à certaines heures risquent de l'être encore plus à la mise en service complète de la ligne E, par effet réseau.

Et pour ces 2 lignes, Chavant est un point dur qui interdit toute réduction de l'intervalle entre tramways (intervalle remonté à 4 minutes aux heures de pointe pour préserver la fluidité). La seule solution pour faire face à l'affluence sur ces 2 lignes est donc d'augmenter la capacité unitaire des tramways, puisqu'on ne peut pas intervenir sur la fréquence.

Dans ce contexte rénover des TFS pour les lignes A et C semble bien donc une erreur, car l'augmentation de la capacité permise par la rénovation des TFS restera faible et cette rénovation en prolongeant la durée de vie des TFS va retarder l'achat de nouveaux tramways de 45 m et donc aggraver les problèmes de saturation.

François Lemaire

Desserte du Sud grenoblois par la ligne E et par tram-train

**Cet hiver, allons au ski
en bus**



Transaltiltitude

Dans le cadre d'une nouvelle délégation de service public, le CGI a confié à VFD la gestion et l'exploitation du réseau Transaltiltitude desservant 14 stations au départ de Grenoble : Auris, Autrans, Chamrousse, Corrençon, Les 2 Alpes, L'Alpe d'Huez, L'Alpe du Grand Serre, Lans en Vercors, Méaudre, Oz en Oisans, Prapoutel – Les 7 Laux, Vaujany, Villard de Lans, Villard Reculas.

Le coup d'envoi de cet hiver a été donné le samedi 13 décembre en direction de l'Alpe d'Huez et des 2 Alpes.

Le niveau d'offre, les stations desservies et la gamme tarifaire sont globalement identiques aux années précédentes.

Les abonnés Transisère bénéficient d'avantages tarifaires. Les informations sont disponibles sur le site internet Transaltiltitude.fr

Skibus

Le Grésivaudan reconduit son offre d'accès aux stations cet hiver. L'Aller-retour coûte 1 € et permet d'obtenir des réductions sur les forfaits.

Des navettes pour les 7 Laux sont ainsi mises en place pour Prapoutel au départ de Crolles via Brignoud, Lancey et Goncelin et pour Le Pleyne au départ d'Allevard.

Chamrousse est desservi au départ d'Uriage, Le Collet d'Allevard au départ de Pontcharra, le Barrioz au départ d'Allevard. Pour se rendre au Pleyne et au Barrioz depuis Pontcharra, des correspondances à Allevard sont possibles.

Les informations sont disponibles sur le site internet le-gresivaudan.fr

Texte : Jean-Yves Guéraud

Photo : François Lemaire

Le terminus de la ligne E à Louise Michel impose une correspondance, c'est coûteux pour l'exploitant et pénalisant pour les usagers allant au-delà. L'ADTC l'a fait remarquer lors de l'enquête publique. La même situation se retrouve actuellement à Saint Martin le Vinoux, mais là au moins, c'est très provisoire. Une fois de plus le contribuable va devoir payer l'ineptie de la correspondance obligée tandis que l'usager a un service dégradé.

La ligne E doit desservir Pont de Claix. C'est absolument évident, à moins qu'une « autorité » décide que les usagers de la banlieue ne méritent pas le tramway. De même, Vif et Vizille doivent être desservis sans correspondance par la voie ferrée. C'est la condition préalable pour diminuer la pression automobile en provenance du Sud de l'agglomération. Il n'y rien à inventer, il suffit d'aller voir comment d'autres ont fait : sur Karlsruhe – Bretten, qui a une situation assez semblable, la suppression de la correspondance obligée aux portes de la ville a fait passer la fréquentation de 2 200 à 10 300 passagers par jour en moins d'un an.

Mais comment construire ces dessertes dans le maquis réglementaire infernal qui nous est imposé ? Tandis qu'en Allemagne plus de dix villes ont du tram-train empruntant les voies de la DB et les voies du tramway dans leur réseau, il n'y a en France, (en dépit des proclamations diverses) qu'une seule ligne méritant l'appellation tram-train, à partir de Mulhouse. Elle donne d'ailleurs une satisfaction très relative ! On préfère nous harceler avec l'option inepte de mise sur route des lignes TER et autres billevesées, comme il y a 50 ans.

La Ligne de Gap qui pourrait assurer cette desserte a deux handicaps : D'abord, depuis 40 ans, SNCF et autres n'ont qu'un désir : fermer cette ligne – même pas la confier un exploitant qui saurait la valoriser – non, supprimer ! Ensuite, la ligne Grenoble - Chambéry assure déjà un certain trafic, ne laissant de place que pour un train par heure et par sens entre Grenoble et la bifurcation du Rondeau. C'est évidemment trop peu : pour une desserte efficace et attractive, il faut viser un cadencement à 20 ou 30 minutes.

Dès lors, la situation idéale est limpide : un tramway E jusqu'aux ex-papeteries Navarre, et au Rondeau une voie de liaison permettant au tram-train de passer de la ligne E à la voie ferrée vers le Sud. À Jarrie, le train redevient tram en prenant l'ancienne ligne VFD vers Vizille, où un terminus devra être aménagé vers le lycée, ou au Péage à côté d'un parc relais si l'on veut capter du trafic amont. Même chose pour Vif. Il n'est pas nécessaire d'électrifier la voie SNCF, le Régio Citadis en service dans plusieurs villes est alimenté en 750 VCC en mode tram et en traction diesel sur les voies non électrifiées.

Cela semble la solution idéale. Mais voilà... À Nantes, ce qui devait être un tram-train avec circulation sur les réseaux ferré et de tramway n'est qu'un TER au rabais avec un terminus en gare imposant une correspondance aux usagers pour rejoindre le centre ville. Et devant les difficultés de tous ordres, la Communauté Urbaine de Bordeaux a préféré construire pour son tramway périurbain 7 km de voie parallèle à la voie SNCF existante additionné d'un passage inférieur sous la voie plutôt qu'essayer d'utiliser la voie SNCF existante pourtant très peu employée ! Ce faisant Bordeaux continue de rencontrer de nombreuses difficultés liées à la proximité de la voie RFF.

Faut-il envisager la même chose ici ? Insérer un site tram le long de la ligne de Gap puis continuer sur la voie ex VFD est possible, mais risque de coûter bien plus cher. Les contribuables qui sont aussi électeurs supporteront-ils longtemps les surcoûts générés par des aberrations d'origine « administrative » sans aucun fondement matériel ?

Jean-Yves Guéraud

Transisère : réorganisation des lignes Express dès janvier 2015

Lors de la commission permanente du 17 octobre 2014, le Conseil général de l'Isère (CGI) a voté l'attribution de la Délégation de service public (DSP) pour l'exploitation des lignes Express de la région grenobloise au transporteur Car Postal pour une durée de 7 ans et 8 mois à compter de janvier 2015.

À cette occasion, les dessertes sont réorganisées :

- La ligne Exp-2 est modifiée et dessert le trajet Voreppe - Grenoble - Le Champ Près Froges.

- La ligne Exp-3 fait le trajet Vizille - Grenoble et emprunte le boulevard Gambetta à Grenoble.

- La ligne Exp-1 reste inchangée sur le trajet Voiron - Grenoble - Lumbin, mais les horaires sont modifiés.

Aucune concertation avec les usagers n'a eu lieu préalablement à cette réorganisation. Le dernier comité de lignes permettant le recueil des observations des usagers date en effet de janvier 2013. Un comité de lignes s'est tenu le 15 décembre 2014 (après l'écriture de cet article) mais 3 semaines seulement avant la mise en œuvre de la nouvelle offre le 5 janvier 2015, il ne permettra guère de prendre en compte des observations des usagers.

Des points positifs

Il n'y a plus de distinction dans les horaires entre les périodes scolaires et les petites vacances scolaires (même fiche horaire de la première semaine de septembre à la première semaine de juillet).

Un arrêt "Teisseire" est créé à Crolles permettant la desserte des entreprises Petzl et Teisseire.

Les cars ont une capacité de 55 à 61 places assises avec 21 à 26 places debout permettant de répondre à la demande en hyper pointe (sur autoroute, cela nécessite une limitation de la vitesse à 70 km/h).

La grande majorité des cars sont aux deux dernières normes anti-pollution Euro 5 ou Euro 6.

Le passage en DSP, à la place du marché public « classique », permet l'intéressement financier du transporteur aux résultats, ce qui devrait avoir un impact positif sur la qualité de service.

Le transporteur Car Postal s'engage sur une hausse de la fréquentation de 15 % pendant la durée du contrat, ce qui reste faible au vu du potentiel : à titre de comparaison, entre 2013 et 2020, la SEMITAG est engagée sur une hausse de 30 % du nombre de voyages dans l'agglomération grenobloise.

De nombreux points négatifs

Aucun service ne fonctionne le dimanche.

La desserte de Domène est supprimée, alors que l'arrêt Domène mairie fait partie des cinq arrêts les plus fréquentés.

Les arrêts desservant respectivement le LEP F. Dolto au Fontanil, le lycée Marie Reynoard et le collège Belledonne à Villard Bonnot sont supprimés, pénalisant les élèves mais aussi les personnels enseignants et techniques.

A Villard Bonnot, 6 arrêts sont supprimés dont 5 successifs, laissant une section de 2,5 km sans arrêt.

L'arrêt "Rondeau" à Grenoble donnant accès à la ZA Technisud représentant des centaines d'emplois est également supprimé.

Au Fontanil, la desserte de l'arrêt "Résidence Mutualiste" proche du centre bourg et futur terminus de la ligne E est également supprimée.

Il est normal de s'interroger sur la politique d'arrêts des lignes de transport public, mais la suppression sans concertation d'arrêts desservant des établissements scolaires reste incompréhensible.

Sur la ligne Exp-1, le souci d'optimiser les moyens a conduit à la création de services partiels en heures de pointes n'effectuant qu'une partie du parcours de la ligne. De nombreux services de et vers Voiron sont limités à La Tronche Sablons, à Crolles ST ou à Crolles Le Coteau. A Lumbin, l'intervalle en heures de pointe passe ainsi de 5-10 à 15-17 minutes... pour une très faible économie de 25 km par jour (sur un total annuel de 2 153 614 km !).

Sur la ligne Exp-2, il y a des services directs entre Brignoud et Montbonnot qui ne desservent pas Villard Bonnot et Le Versoud. La desserte de la branche Champ Près Froges de l'Exp-2 est sacrifiée avec 40 % de courses en moins, le matin vers Grenoble, le soir dans l'autre sens (et même 60 % de moins pour Villard Bonnot et Le Versoud !)

Dans les deux cas cités, ces optimisations avec des parcours différents ne pourront que dérouter l'utilisateur.

La desserte de Centr'Alp par prolongation de la ligne Exp-2 vers Moirans, pourtant proposée par le groupement (VFD/FAURE) concurrent de Car Postal, n'a pas été retenue par souci d'économie. Il aurait été pourtant important d'offrir une alternative à la voiture aux salariés de Centr'Alp habitants à Voreppe, le Fontanil, St Egrève et St Martin le Vinoux.

Emmanuel Colin de Verdière

Horaires et infos en ligne sur le site internet Transisère depuis le 04 décembre ainsi que dans le bulletin officiel du CGI d'octobre 2014
(www.isere.fr/Documents/Archives-Bodi/2014/BODI-294-octobre-2014.pdf)

Nouveau site internet pour le Pays Voironnais

Le site a été entièrement recomposé. Concernant les déplacements, dans l'ancienne version il était long et compliqué d'accéder à des informations fondamentales, voire impossible pour un non initié.

Dès la page d'accueil, le titre "Transports" accroche le regard. Un clic, et les rubriques "Perturbations", "Alertes SMS", "Achat en ligne" sont accessibles dans le champ principal. Cette dernière, (achat possible pour carte OÙRA nominative seulement) est simple d'utilisation avec un guide "Première visite" très convivial et l'accès à l'historique complet de sa carte OÙRA.

Dans le menu en colonne à gauche, on trouve toutes les options de base que l'on attend du site d'une AOTU et bien plus : lien vers Itinisère, le multimodal (Transisère, TER, autopartage, covoiturage, P+R, ...), "Actualités" avec "Vous voulez moins utiliser votre voiture ?"...

Enfin, une carte interactive étoffe ce renouveau attendu des pages "Transports". Quelques défauts à corriger cependant : l'absence d'un bouton "Recherche d'itinéraire", le retour au zoom pleine page à chaque option complémentaire, cocher "Arrêts de bus" affiche tous les arrêts du réseau, l'impossibilité de supprimer directement une sélection dans le récapitulatif.

En conclusion, une refonte salubre qui devrait faire progresser l'utilisation des TC sur le Pays Voironnais.

Bernard Bouvier

* AOTU = Autorité Organisatrice des Transports Urbains
* www.paysvoironnais.com

Grenoble - Lyon : attention travaux !

Des travaux de RVB (Renouvellement Voie Ballast) vont avoir lieu entre Saint-André-le-Gaz et Moirans, du 27 février au 19 juin 2015. Les ralentissements (environ 40 km/h) engendrés par ce type de travaux (qui ont lieu de nuit) vont augmenter la durée des trajets et réduire le débit de la ligne nécessitant des modifications d'horaire et une réduction du nombre de trains.

La ligne Grenoble - Lyon partage des sections communes avec les lignes Grenoble - Valence et Chambéry - Lyon. Les modifications des horaires ont été élaborées pour n'impacter que la ligne Grenoble-Lyon et éviter des « bouchons » sur les sections communes Grenoble - Moirans et St-André-le-Gaz - Lyon.

Les conséquences principales seront les suivantes :

- suppression d'un train Rives-Gières sur deux
- modification de la politique d'arrêt avec, pour certains trains, rabattement par car (comme Virieu) ou desserte par des trains Valence-Grenoble (Moirans, Voreppe)
- les temps de parcours seront majorés de 10 à 20 minutes pour les Intercités Lyon-Grenoble, avec des suppressions ponctuelles et arrêt de quelques trains à Rives
- les trains seront remplacés par des autocars en soirée et tôt le matin (entre 20h30 et 6h).
- Quelques TGV Paris - Grenoble passeront par Valence TGV augmentant la durée du trajet de 25 minutes environ.

L'ADTC regrette que ces travaux ne visent qu'à maintenir l'existant, sans intégrer des éléments de modernisation qui pourraient améliorer la régularité de cette ligne dite « malade ».

Nathalie Teppe

Le nouveau service 2015 des TER est appliqué depuis le 14 décembre.

Depuis la prise en compte complète des TER par la Région Rhône-Alpes en 2002, une politique volontariste de développement a été menée par des investissements pour la rénovation ou l'achat de matériel roulant et la modernisation des infrastructures. Cela s'est traduit notamment par la modernisation et l'électrification du sillon alpin.

En 2007, la Région a été une des premières à mettre en place le cadencement des trains avec une augmentation du nombre de circulations. Cette politique a mené ses fruits : le trafic a augmenté de 50 % entre 2002 et 2010 et atteint maintenant près de 155 000 voyageurs par jour.

Pour l'année 2013, l'augmentation a été de 6 % sur Grenoble-Lyon, 6,3 % sur Grenoble-Chambéry. La diminution de 10 % sur Grenoble-Valence est due à la substitution de la desserte ferroviaire par des cars en raison des travaux. Cette augmentation est intéressante à noter car elle résulte essentiellement des abonnés alors que le trafic des voyages occasionnels a plutôt tendance à diminuer sans doute en raison de « la crise » : on observe un tassement du trafic TGV, qui génère un trafic de correspondance sur les TER. Cette diminution peut être aussi une conséquence d'un manque de ponctualité des TER ou des coupures répétées pour travaux.

En 2014, la Région va consacrer 444 M€ de son budget pour l'exploitation des TER et 171 M€ d'investissement (le budget total de la Région est de 2450 M€) pour faire rouler environ 1230 trains et 500 cars par jour.

Dans ce contexte, le service TER qui sera mis en œuvre à partir du 14/12/2014 apparaît bien décevant et marque, à une exception près, un statu quo et des dégradations pour les lignes desservant Grenoble. Sur toute la Région Rhône Alpes, deux et seulement deux trains nouveaux sont créés pour 2015 : un train périurbain départ Grenoble 8h06 - Chambéry 9h06 et un train le soir le week-end entre Lyon et Valence. En revanche, on note plusieurs trains supprimés : le train périurbain Grenoble 10h03 Chambéry 11h03 (lié à une contrainte technique de maintenance de la voie mais

créant ainsi un trou de desserte de près de 4 heures pour les périurbains !), plusieurs liaisons supprimées entre Grenoble et Gières, et des trains remplacés par des cars sur la Tarentaise ou la Maurienne ou sur la ligne Clermont Ferrand - St Etienne (pour cette dernière ligne, c'est l'état de la voie qui impose des limitations de vitesse et une réduction de la desserte ferroviaire). On observe également une dégradation des liaisons de ou vers la Maurienne et la Tarentaise depuis Grenoble avec une augmentation du temps de parcours de 20 minutes avec une première arrivée à Grenoble repoussée de 7h27 à 8h23 le matin.

On peut remarquer que le bilan de toutes ces évolutions procure ainsi des économies pour la Région ...

Ce service 2015 est bien à contre courant de ce qu'il faudrait faire pour offrir une alternative crédible à la voiture et réduire les encombrements de la cuvette grenobloise : une desserte vers Genève à améliorer (pas de départ de Grenoble entre 8 h et 12 h, pas de trains en fin de journée pour assurer les correspondances depuis la Suisse), une meilleure répartition des trains périurbains entre St Marcellin et Grenoble (pas de desserte pendant 3 h en matinée), des liaisons rapides Grenoble - Chambéry - Annecy pour concurrencer l'autoroute, un vrai cadencement à 20 minutes des Rives-Gières (la gare de Voiron voit en effet passer 4600 voyageurs par jour, avec une augmentation d'environ 6 % en 2013). On note aussi l'indigence des dessertes en Haute Savoie, pourtant bien concernée par la pollution des vallées, qui nécessiterait de renforcer plusieurs lignes.

Pour la Région, les difficultés de financement sont bien réelles mais la décision prise par la Région fin 2013 (enfin !) d'augmenter les taxes sur les carburants a procuré de nouvelles ressources qu'il conviendrait d'affecter en priorité au TER au titre du report modal. Le service 2016 risque d'être identique si des décisions rapides ne sont pas prises. Il est grand temps que la Région reprenne une politique de développement de l'offre TER car les besoins restent importants.

François Lemaire

A nous de vous faire oublier le train ?

Décidément, cette insistance devient inquiétante. La SNCF, le Conseil régional, la Cour des Comptes (qui n'a pourtant pas de compétences en exploitation des transports ni en aménagement du territoire) et le nouveau ministre de l'Economie (qui ne doit pas souvent voyager en autocar...) semblent s'être donnés le mot pour essayer de faire avaler la pilule. Une pilule fort amère pour les usagers des transports inter-urbains, régionaux ou inter-régionaux, puisque l'idée fixe qu'on essaie de nous faire passer pour un progrès consisterait à remplacer de plus en plus de trains par des autocars.

J'ai la chance d'avoir pas mal voyagé, le plus souvent en combinant transports en commun et vélo, deux excellentes solutions pour découvrir les pays visités un peu moins superficiellement que depuis l'habitacle d'une voiture. J'ai ainsi visité des pays privilégiés, où la politique des transports incite un nombre croissant d'habitants à se déplacer en transports en commun (et à vélo). Dans ces pays, le moyen de transport le plus performant, attractif et confortable est le train. Il présente également l'avantage d'être très efficace énergétiquement et donc peu polluant, et de pouvoir transporter des flux massifs de passagers si besoin. Pas besoin d'aller loin pour voir un modèle du genre : la Suisse a eu une politique très volontariste pour réduire son trafic routier, et chaque habitant y fait en moyenne 50 voyages par an en train !

J'ai aussi visité des pays moins chanceux, qu'on associe souvent aux qualificatifs « émergents », ou « en développement », voire « moins avancés », qui n'ont pas les moyens de faire circuler suffisamment de trains, car les voies ferrées sont quasi inexistantes ou ravagées. Dans ces pays, on doit se contenter de substituts certes moins coûteux (parce que la main d'œuvre y est bon marché...), mais moins rapides, moins sûrs, moins confortables, et plus polluants : les autocars ou bus de divers gabarits.

Remplacer des trains par des cars entraîne, globalement, une dégradation du service. J'ai suffisamment souffert du remplacement des trains par des « cars TER » pendant le chantier sur la voie ferrée Valence – Grenoble – Chambéry pour savoir à quoi m'en tenir. En

car, les temps de trajets sont nettement plus longs. Le gros des bagages est en soute donc inaccessible pendant le trajet. Je ne peux pas travailler dans un car à cause du « mal des transports » (qui touche 10% de la population dans les transports routiers). Et, dernier détail qui a son importance quand on a des contraintes horaires et que le trajet dure un peu, il est souvent interdit de manger dans les cars et on y trouve beaucoup plus rarement des toilettes fonctionnelles que dans les trains. Ajoutons à cela une spécificité des autocars SNCF : ils refusent les vélos en soute, alors que j'ai besoin du mien pour « les derniers kilomètres » de mes trajets. Résultat : pendant le chantier du Sillon alpin, j'ai fait mes trajets en voiture (heureusement qu'il y avait Citélib, car je n'ai pas toujours trouvé de covoiturage aux bons horaires). En moyenne, c'est le choix fait par environ 1/3 des passagers quand leur train est « remplacé » par un car.

J'avoue avoir beaucoup de mal à me résigner à l'idée que mon pays, qui dispose encore d'une infrastructure bien développée (même si de nombreuses voies ferrées ont besoin de maintenance ou de mise à niveau), s'apprête peut-être à saborder une partie de sa desserte ferroviaire pour la remplacer par des cars. Pour faire quelques économies (apparentes) à court terme, on enclencherait le cercle vicieux bien connu, et malheureusement parfaitement reproductible : quand l'offre sur une ligne se dégrade, la fréquentation diminue, donc les recettes aussi, entraînant une nouvelle réduction de l'offre... Remarquez, dans un sens, ça tomberait bien, parce que si l'on devait reporter une fréquentation de plus en plus importante sur des autocars, on finirait par redécouvrir... que ce serait finalement plus pratique et pas plus cher de mettre tout ce monde dans des trains ! Pour plus d'infos, vous pouvez consulter le dossier solidement argumenté de la FNAUT à ce sujet.

Sans nier la nécessité de faire des économies, transférer les voyageurs du rail sur les routes n'est pas la bonne manière de le faire. Ce ne serait ni efficace économiquement à moyen et long terme, et bien sûr, du point de vue environnemental le bilan serait clairement négatif. C'est bien plutôt dans les projets autoroutiers, trop nombreux dans le « plan de relance », qu'il faut faire des économies !

Monique Giroud

Le Régio 2N nouveau est arrivé



Le Régio 2N est le nouveau TER mis en service le 20 novembre en Rhône Alpes. Commandé en 40 exemplaires au constructeur Bombardier, il sera d'abord déployé sur les lignes Villefranche – Lyon – Vienne, Ambérieu – Lyon - St Etienne puis sur Lyon – St André le Gaz. Ce matériel à 2 étages est plutôt destiné à des trajets périurbains avec ses portes larges de 1,60 m pour faciliter les échanges voyageurs dans les gares et ses nombreuses places assises avec 5 sièges de front (3 sièges d'un coté d'un couloir, 2 de l'autre), la Région ayant privilégié la densité des places assises au confort (la largeur du siège est de 450 mm). La capacité sera d'environ 400 places assises et de 6 emplacements vélo par rame, sachant que l'on peut coupler 2 rames (ou 3 à condition de rallonger les quais).

Ce matériel permettra de libérer des rames TER 2N (comme celles que l'on voit sur les trains Rives – Gières et souvent sur Lyon - Grenoble en complément des rames Corail) circulant autour de Lyon pour les affecter au sillon alpin en remplacement des rames en traction diesel, qui devraient être toutes remplacées à l'été 2015. Il permettra aussi de renforcer la composition de trains sous-capacitaires et de généraliser les TER 2N sur les trains Lyon-Grenoble, ce matériel étant plus adapté à cette ligne au trafic en constante progression. Espérons enfin que cette arrivée de matériel roulant donnera à la Région les moyens de créer de nouveaux trains tant attendus ...

Texte et photo
François Lemaire

Calendrier des commissions

Transports en Commun (18h30)

19 janvier
9 février
9 mars

Vélos et Piétons (18h30)

26 janvier
23 février
16 mars

ADHÉREZ à l'ADTC

Adhésion « une personne »	16 €
Adhésion « couple »	22 €
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
twitter : @ADTCgrenoble
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,
=> www.pietons.org

AEDTF, Association Européenne
pour le Développement du
Transport Ferroviaire.
=> www.aedtf.org

Bulletin trimestriel publié par :

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

MNEI, 5 place Bir Hakeim
38000 GRENOBLE
Tél. 04 76 63 80 55
Fax 04 76 51 24 66 (préciser ADTC)

Directeur de la publication :
Christian Cotte

N° de CPPAP : 0913 G 82982
Tiré à 900 exemplaires sur papier recyclé
par l'Imprimerie Notre-Dame
80, rue Vaucanson
38330 MONTBONNOT

Photo de couverture :
Vélo Copenhague : Monique Giroud
TER : François Lemaire
Car Transisère : Rémy Lienhard
Rue Hoche : Monique Giroud

Revue de presse

Quand la Cour des comptes outrepasse ses missions de contrôle

Rien ne trouve grâce aux yeux de la Cour des comptes sur le modèle français du TGV. Ce n'est ni une réussite industrielle, ni un mode de transport performant, ni même moins polluant. Outrepasant sa mission de contrôle, elle préconise, sans débat public, le remède : réserver les lignes TGV aux plus riches sur quelques grandes villes. [...] Mettant en avant le « mur de la dette » auquel se heurte le système ferroviaire français, elle préconise « la modification radicale de l'une des caractéristiques premières du modèle français de grande vitesse, par une réduction significative des dessertes sur lignes classiques ainsi que des arrêts intermédiaires sur les lignes existantes ». D'où vient cet avis ? Est-ce le rapporteur qui s'est lui-même institué expert en chambre de la gestion ferroviaire et de l'aménagement du territoire ? S'appuie-t-il sur des avis extérieurs ? Si oui, lesquels ? Mais surtout, en quoi cela relève-t-il de la mission de la Cour des comptes ? Ce n'est pas la première fois que celle-ci outrepasse ses missions. De contrôleur des investissements publics, elle s'érige de plus en plus souvent en censeur des politiques publiques, en conseil supérieur de la République, sans débat, sans aucun contrôle démocratique. [...]

Mediapart, 26 octobre 2014

Lents, les tramways français ?

Les tramways sont souvent perçus comme lents. En fait, la vitesse des réseaux de tramways (19,6 km/h en moyenne sur les réseaux de tramway en France) dépend de nombreux facteurs.

Le milieu plus ou moins urbain. La vitesse varie de 15 km/h à Nice, à 33 km/h sur le T3 lyonnais, réutilisant une ancienne ligne de chemin de fer.

Le tracé des lignes. Le plancher bas intégral améliore l'accessibilité des tramways et la vitesse des échanges de voyageurs, mais réduit la liberté de mouvement des bogies et limite la vitesse des tramways dans les courbes, les aiguillages et les croisements parfois jusqu'à 10 km/h. Les contorsions répétées de certaines lignes impactent leur vitesse.

La cohabitation avec les autres modes. L'implantation dans l'axe de la chaussée routière est préférable, mais pas toujours possible. Dans le cas contraire, la différence entre la plateforme du tramway et le trottoir doit être bien marquée. Hélas, certains choix d'architectes urbains abaissent de 10 km/h la limite de vitesse. Les pistes cyclables peuvent aussi être source de réduction de vitesse.

La priorité aux carrefours. À l'exception du T1 parisien, les lignes sont équipées pour le passage prioritaire des tramways aux carrefours. Mais les gestionnaires de voirie mettent parfois du temps – ou de la mauvaise volonté ? – à programmer leurs contrôleurs de carrefours. La mauvaise détection des rames ou l'insertion tardive de la « lucarne tramway » dans le cycle du carrefour oblige le tramway à s'arrêter. À cela s'ajoute la multiplication injustifiée des feux, parfois pour de simples traversées piétonnes, alors que la voie peut être franchie en tous points.

Les réglementations. En Île de France, les tramways doivent ralentir à 30 km/h à l'approche d'un carrefour et à 10 km/h en cas de croisement sur un carrefour. L'entrée en station à 25 km/h semble être une nouvelle règle sur les réseaux récents, bien que les réseaux plus anciens ont prouvé que le risque à entrer en station à 35 km/h était négligeable. L'absence de « tourne-à-gauche » dissocié arrive à la fois à pénaliser les voitures et à bloquer le tramway, comme sur le T2 parisien.

La conduite plus ou moins souple. À Dijon et à Lyon, les conducteurs roulent ostensiblement 10 à 15 km/h en dessous des vitesses affichées et validées par le Règlement de Sécurité et d'Exploitation.

La fréquentation influe sur la vitesse en augmentant le temps passé aux stations.

En conclusion Sur une ligne de tramway, un gain d'une à deux minutes par course peut se traduire par quelques dizaines de milliers d'euros économisés par an.. L'insertion urbaine, la formation des conducteurs, et la pédagogie auprès des voyageurs doivent favoriser la vitesse commerciale.

Synthèse de l'article de Transport Urbain,
octobre 2014

<http://transporturbain.canalblog.com>