

se déplacer autrement



Ville à 30 : ville apaisée dossier central : pages 9 à 12

N° 144 - Juin 2015 - 3,50 euros

Grenoble Métropole Cyclable I



La ligne E à la Vence Scène

Page 15



Les trains Intercités en danger

Pages 17 et 18



EDITORIAL - Notre indépendance politique

L'ADTC est une association d'usagers constituée en 1974 avec pour objectifs de développer et faciliter les déplacements des piétons, cyclistes et usagers des transports en commun, de lutter contre la dégradation du cadre de vie par une limitation de la circulation, et d'organiser des actions d'information du grand public sur les déplacements.

L'ADTC est là pour défendre sans arrière-pensée les besoins des usagers et la cause du transport public et des modes actifs.

Ses statuts sont établis de sorte que les membres du Conseil d'Administration ne peuvent avoir simultanément de fonction élective.

Nous sommes parfois interpellés sur notre prétendu manque d'indépendance politique car nos idées peuvent sembler proches du positionnement de telle ou telle formation politique.

Nous sommes tous membres de la société civile, animés par des valeurs qui nous sont propres.

Nous nous évertuons à établir un dialogue avec toutes les personnes de bonne volonté, quelles que soient leurs sensibilités. Nous refusons toute démagogie et raccourcis faciles.

Nous sommes libres de dénoncer les travers, de critiquer, mais aussi de faire des propositions constructives, étayées par une analyse pertinente des faits, consciente des réalités économiques.

Soucieux du bon usage de l'argent public, nous critiquons les fausses bonnes idées et les «innovations» technologiques qui n'apportent rien, mais soutenons celles ayant une réelle valeur ajoutée.

Nous appliquons la déontologie du mouvement associatif. Les prises de position engageant l'ADTC sont mûrement réfléchies et discutées en interne.

Pour illustrer ces propos, voici quelques exemples de nos positions :

- Nous affirmons que le projet ferroviaire Lyon -Turin (voir page 19) est utile et finançable.
- Nous sommes favorables à la mise en concurrence de l'exploitation des trains voyageurs TER et Intercités dans le cadre de Délégation de Service Public (DSP).
- Nous sommes contre la gratuité d'usage des transports en commun (voir bulletin 143, page 15).
- Nous soutenons que les projets autoroutiers tels que la Rocade Nord, le passage à 2×3 voies de l'A480 et l'A51 n'ont pas lieu d'être, mais nous adhérons au consensus sur l'aménagement du Rondeau pour séparer les flux routiers et autoroutiers.
- Nous estimons que la place du vélo se trouve sur la chaussée, pas sur les trottoirs

Nous tenons à rappeler que l'ADTC est et restera indépendante des courants politiques.

Nos actions visent uniquement à rétablir un meilleur équilibre entre les modes de déplacements, en tenant compte des considérations sociales, économiques et écologiques.

Nathalie Teppe

Sommaire

P 20

Revue de presse

P 02	Editorial – Notre indépendance politique
P 03	Zoom : Deux pionniers de l'ADTC à l'honneur
P 04	En juin : les élèves et les salarié(e)s relèvent les défis de la mobilité autrement
P 05	La sécurité aux abords des écoles
P 06	Pour ne plus crever
P 07	Grenoble Métropole Cyclable : le livre blanc de l'ADTC
P 08	Une desserte des aéroports qui se renforce
P 09-12	Ville à 30, Ville apaisée
P 13	Le CPER 2015-2020 en Rhône-Alpes
P 14	Trolleybus ou gadgets électro-zinzinabuleurs ?
P 15	Retour sur les comités de lignes du SMTC
P 16	Propositions de l'ADTC pour un plan de relance des travaux publics
P 17	Les Trains d'Équilibre du Territoire (TET)
P 18	Trains intercités : l'avis de la FNAUT
P 19	Lyon-Turin : un projet européen utile !

Zoom: Deux pionniers de l'ADIC à l'honneur

Cette année, nous voulons mettre deux pionniers de l'ADTC à l'honneur. Humilité, persévérance, rigueur sont quelques-unes des qualités qui en font des modèles pour chacun d'entre nous.

Jacques Hennebert

Ingénieur chez Merlin Gerin, conseiller municipal en 1965 dans la municipalité Dubedout, Jacques a défendu l'idée qu'il fallait privilégier le piéton en ville, en mettant en garde contre la voiture et en contradiction avec le dogme de l'époque d'adapter la ville à la voiture. La ville est faite pour rassembler, et les hommes ne se rassemblent pas dans des voitures mais en tête à tête, à pied.

En 1974, il participe à la création de l'ADTC dont il devient pendant 10 ans le vice-président.

Par la suite, il créera l'association nationale pour des villes à vivre Rue de l'Avenir dont le but est de transmettre aux générations futures une ville plus sûre, plus solidaire et plus agréable à vivre.

Jacques ne ménagera pas sa peine en rencontrant les élus, les techniciens pour essaimer l'idée de ville apaisée.

Notre dossier central est consacré à cette thématique.

Jacques Hennebert reçoit la Médaille de la Ville de Grenoble

Le 20 Mars 2015, Rue de l'Avenir organisait à Grenoble une journée d'étude intitulée « Changer d'air, Changer d'ère à Grenoble ? ». C'est dans ce cadre que Jacques Hennebert, président d'honneur de Rue de l'avenir, a reçu la médaille de la ville de Grenoble, des mains de Jacques Wiart, adjoint aux déplacements.



J. Hennebert recevant la médaille de la ville de Grenoble des mains de J.Wiart

Jean Sivardière

Chercheur au CEA, Jean Sivardière a été un des membres fondateurs de l'ADTC en 1974 avec une vision intermodale des transports accompagnant le retour du tramway à Grenoble. En 1978, il crée la FNAUT pour fédérer les associations locales d'usagers des transports publics.

Aujourd'hui la FNAUT c'est environ 150 associations représentant 40.000 adhérents.

Jean est un militant infatigable du transport public. Grâce à son expertise, la FNAUT est devenu un interlocuteur incontournable des pouvoirs publics.

Jean a su rassembler autour de lui une équipe travailleuse et dynamique dans chacun des secteurs : urbain, ferroviaire, fret, numérique,... et fédérer un réseau d'experts, donnant à la FNAUT un savoir et un crédit reconnus, appréciés et recherchés.

Par ses écrits (articles dans les médias, interventions dans les colloques, conférences de presse, communiqués de presse..) qui rendent compte des réflexions et travaux, la FNAUT a acquis une visibilité sans précédent.

Jean Sivardière tire sa révérence après 23 ans de présidence de la FNAUT

Lors de l'assemblée générale de la FNAUT le 11 avril 2015, Jean Sivardière a passé le flambeau, après 23 ans de présidence. C'est Bruno Gazeau, ancien délégué général de l'UTP qui lui succède.



J. Sivardière et B. Gazeau

Merci!

Merci à vous deux d'avoir eu le courage de fonder ces associations.

Nous essayons à l'ADTC d'être vos dignes successeurs et de continuer modestement les actions que vous avez initiées.

Texte et photos: Nathalie Teppe

FNAUT : Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports

UTP: Union des Transports Publics

lls l'ont fait

A Grenoble, sur la piste cyclable Est-Ouest le long de la rue Léo Lagrange, le déclenchement des feux à l'intersection avec la rue Général Mangin était curieusement programmé. Du fait d'une attente trop longue, de nombreux cyclistes passaient tant bien que mal au feu rouge. Sur demande de l'ADTC, les spécialistes de la circulation ont modifié cette programmation pour un déclenchement régulier du feu vert permettant le passage des cyclistes plus rapide et en sécurité.

- Avenue Rhin et Danube, devant la station-service AGIP, la piste cyclable était régulièrement occupée par du stationnement sauvage malgré les verbalisations de la police municipale. Le problème a été résolu par la pose d'une dizaine de balises blanches qui protègent la piste qui est maintenant libre. Peutêtre une bordure haute auraitelle été plus durable ?
- Rue de la République, à l'arrivée sur la place Grenette où déambulent de nombreux piétons qui traversent la rue, la visibilité des conducteurs était coupée par la présence d'un panneau publicitaire placé au plus mauvais endroit depuis de nombreuses années. Depuis de nombreuses années aussi, l'ADTC essayait de le faire déplacer, voire supprimer. C'est enfin fait, il est parti avec les autres. Hourra!

A St Martin d'Hères, avenue B. Frachon, coté Est, la circulation a été interdite aux cyclistes, mais pas aux piétons. Allez savoir pourquoi ? Aucune explication ? aucun chantier ? Les cyclistes respectueux n'ont pas d'autre solution que de prendre le coté Ouest, coté le plus utilisé par les piétons, où la sur trottoir a été transformée en bidirectionnelle de 3 mètres, même si à un endroit, il n'y a plus de place pour les piétons le long d'un vieux mur ! On voudrait mettre les cyclistes en conflit avec les piétons, on ne s'y prendrait pas autrement!

Christian Cotte

VÉLOS/PIÉTONS

En juin : les élèves et les salarié(e)s

relèvent les défis de la mobilité autrement!

Grenoble, rue du Drac, on calme la circulation

Le passage par la rue du Drac était devenu le parcours malin parallèle à la rue Ampère, pour éviter les embarras de circulation récurrents aux heures de pointe.

Sur cette rue de desserte se trouve l'accès à l'une des écoles maternelles du quartier, ellemême déjà sujette au bal quotidien des voitures des parents-taxis. La situation était devenue difficile à supporter.

A la demande des parents d'élèves, les spécialistes de la circulation ont mis en test un plan radical. La circulation rue du Drac a été coupée au droit de la rue Sully par des jardinières positionnées sur la chaussée.



La partie de la rue du Drac passant devant l'école maternelle a été mise en doublesens cyclable. Pour compliquer un peu plus, les deux parties de la rue Boucher de Perthes de part et d'autre de l'intersection avec la rue du Drac, ont maintenant des sens autorisés de circulation opposés créant ainsi un dédale dissuasif pour les conducteurs pressés. Il fallait oser.

On en reparle après le bilan du test.

Texte et photo : Christian Cotte Chaque année, juin est un mois riche en événements du côté de la mobilité autrement qu'en voiture solo. Le mardi 2 juin s'est déroulé, le 12ème Concours des écoles et collèges à vélo. Et le jeudi 4, ce fut au tour des adultes de pédaler, marcher, utiliser les transports publics, covoiturer ou pagayer pour se rendre au travail avec le Challenge mobilité Rhône-Alpes « Au travail, j'y vais autrement ».

Le Concours des écoliers et collégiens, [soutenu par la Métro, le Département et le Grésivaudan]

Du côté des jeunes pousses, cette année on a compté 40 établissements scolaires participant au concours, ce qui a représenté 7054 élèves sensibilisés !

Ce concours est proposé à toutes les écoles et collèges de l'agglomération grenobloise ainsi qu'aux collèges du Grésivaudan. L'établissement gagnant est celui qui compte le plus fort pourcentage d'élèves cyclistes (par rapport au nombre d'élèves présents).

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

Le palmarès 2015

La maternelle Mas des Îles à Seyssins a remporté la victoire toutes catégories confondues avec un score de 100%, et ce depuis plusieurs années déjà. Félicitations!

Les vainqueurs des 4 catégories sont :

- maternelles : Le Mas des Iles à Seyssins avec
- élémentaires (moins de 170 élèves) : Gabriel Péri à Saint-Martin d'Hères avec 94%
- élémentaires (170 élèves et plus) : Le Moucherotte à Seyssinet-Pariset avec 86 %
- collèges : Le Massegu à Vif avec 27 %.

Les moyennes de cette journée ont augmenté par rapport à l'édition 2014 : 66% d'élèves cyclistes (+4%) dans l'ensemble des écoles participantes et près de 15 % pour les collèges (+3%).

Mention spéciale

Plusieurs vélobus ont été organisés afin de rejoindre les établissements en toute sécurité. C'est le cas pour l'école Malraux de Vif, encadré par la police municipale, et également pour l'école du Mas des Îles au départ du quartier des jardins de la Baume (sur les hauteurs de Seyssins).

Egalement cette année, la très dynamique commission Environnement du Conseil municipal d'enfants de Meylan s'est mobilisée afin de motiver les écoles meylanaises. Bravo à eux!

Pour finir, nous tenons à féliciter l'école élémentaire de Montaud qui participe depuis plusieurs années « hors catégorie » (puisqu'elle n'est pas dans la Métropole) mais qui a atteint cette année encore le score remarquable de 93 % de cyclistes!



Parcours mobilité à la maternelle Mas des Îles à Seyssins

Le défi des écoles à énergie positive

Pour finir, depuis deux ans, un autre défi est organisé sur le territoire de l'agglomération grenobloise : le Défi des Ecoles à Energie Positive. Cette année, l'école Moucherotte à Seyssinet, a également remporté cet événement qui a mobilisé 17 classes, 7 établissements scolaires et 5 municipalités tout au long de l'année. Nous traiterons de cet événement plus en détail dans le prochain numéro d'octobre.

Le Challenge Mobilité des salarié(e)s [organisé par la Région Rhône-Alpes et l'Ademe, l'ADTC étant relais local dans la région grenobloise avec le soutien de la Métro, du Voironnais, du Grésivaudan et en collaboration avec la CCI de Grenoble]

A l'heure où nous mettons sous presse il est trop tôt pour donner les résultats locaux et régionaux.

Mais nous pouvons témoigner du succès de cet événement quant aux inscrits, à la fois localement : 208 établissements cette année (115 en 2014) et régionalement : 1196 (800 en 2014). Parmi les nouveautés en ce domaine, nous passons d'un à trois PDIE (*) sur notre territoire! Et ce sont les seuls sur toute la Région!

Nous saluerons aussi l'engouement de certains salariés qui ne manquent pas de dynamisme avec des parcours atypiques combinant plusieurs modes, dont le kayak, le canoë, l'aviron... Bien sûr, ils (sauf une exception) ne feraient pas ça tous les jours! Mais d'autres formules qui ont été testées ce jour-là peuvent donner à repenser ses déplacements quotidiens ou au moins régulièrement, car c'est « possible », justement : par exemple les bus cyclistes, le covoiturage, laisser son volant près d'une gare pour terminer en train, se garer au pied des reliefs pour terminer à vélo, ou se passer tout simplement de sa voiture!

Davantage d'informations et des photos sur http://challengemobilite.rhonealpes.fi/; les résultats d'ici fin juin sur http://www.adtc-grenoble.org/

Mylène Lenzi et Geneviève Peffen

Photo: ADTC

(*) PDIE : plan déplacements inter-entreprises

La sécurité aux abords des écoles

Avec un parvis de dimension restreinte, une rue passante drainant l'accès vers le Polygone, passage du tram B, des trottoirs étroits et un effectif de plus de 400 enfants, l'école primaire Anthoard à Grenoble présente un sacré défi pour les déplacements, autonomes ou accompagnés, à pied ou à bicyclette, des enfants.

Alors quelles solutions ? Portés par les parents d'élèves, la direction de l'école et les services techniques de la ville, deux scénarios ont été testés chacun trois semaines..

Premier scénario, ne pas gêner le trafic motorisé.

Le premier scénario consiste à considérer une partie de la cour de l'école comme une extension du parvis piétonnier extérieur. Mais ceci n'a aucun effet sur la sécurité des trajets des enfants aux abords de l'école, ni sur la « cohue » aux heures d'entrée et de sortie : cela ne dissuade pas les parents-taxi, plus soucieux du confort et de la sécurité de leurs enfants que de ceux des autres parents.

Deuxième scénario, fermeture temporaire de rue

Dans le deuxième scénario, la portion de la rue Anthoard entre les rues Pierre Sémard et Abbé Grégoire devient piétonne aux heures d'entrée et sortie des enfants pendant une quinzaine de minutes. Cette modération de la circulation élimine un grand nombre de conflits entre les enfants et les véhicules motorisés, élargit à peu de frais le parvis devant l'école et contribue à un apaisement bienvenu aux abords de l'école.

Des exemples vus ailleurs

Les écoles de l'agglomération grenobloise ne sont pas les seules à faire face à ces soucis de sécurité. Les solutions mises en ouvre par d'autres



agglomérations

sont instructives. Ainsi, la ville de Bolzano (104 000 habitants) en Italie a mis en place le concept de « strada scolastica » ou « rue d'école » dès 1989.

Aux heures d'ouverture de l'école, le trafic est interdit dans certaines rues sauf pour les cyclistes, les personnes handicapés et les riverains. Plus de 10 écoles sont ainsi sécurisées alors que d'autres



écoles ont aussi adopté des variantes : mise en place de section 30 km/h, fermeture d'un sens de circulation...

La « rue d'école » fonctionne aussi dans d'autres agglomérations italiennes comme Pergine Valsugana (20 000 habitants), à côté

de Trente, depuis 2012, et à Reggio Emilia (170 000 habitants) depuis 2014. En France, le village de Sallèles-d'Aude ferme temporairement deux rues aux abords de l'école primaire et maternelle depuis 2009.



Et maintenant?

Aujourd'hui, les abords des écoles de l'agglomération sont ponctués de crayons jaunes, bien souvent ignorés. L'importation du concept flexible des « rues d'école » sur notre territoire serait une véritable avancée pour la sécurité des écoliers avec comme corollaire la réduction du phénomène des parents-taxi au profit de la marche à pied (ou du vélo), tout cela pour un prix modique (pose de panneaux et arrêté municipaux) et une gêne temporaire.

Les parents sont-ils prêts ? Une enquête réalisée par les parents d'élèves (avec un taux de retour de 27 %) indiquent que 45 % des parents privilégieraient, le deuxième scénario prévoyant la fermeture de la rue Anthoard contre 24 % pour le premier scénario. Alors on peut tenter non ?

Texte et photos : Jean-Marc Bouché

Encore une zone de rencontre, à Eybens



En projet depuis de nombreux mois, le secteur du vieux village, derrière la place de l'église, a été placé en zone de rencontre. C'est une mesure particulièrement judicieuse puisqu'il s'agit de petites rues étroites sans trottoirs, où le piéton ne peut circuler que sur la chaussée, et où les véhicules ne peuvent circuler qu'à vitesse réduite. Ainsi les piétons prioritaires sont plus en sécurité lors de leurs déplacements vers la place du village et ses commerces. Quelques places de stationnement ont été marquées dans les recoins pour les besoins des

Texte et photo : Christian Cotte

Visite des œuvres urbaines en vélo

Heureuse initiative du P'tit Vélo et de Nessé, artiste grenoblois de fresques très connu (estacade, musée des transports, école Anthoard, gares ...) qui vous invitent à une visite nocturne de ses œuvres. Rendez-vous le vendredi 19 juin à 21h à l'estacade.

Prévoyez un bon éclairage.

Nathalie Teppe

Pour ne plus crever

Une piste cyclable sécurisée pour relier Montbonnot Pré de l'Eau à Inovallée



La continuité de la piste cyclable reliant en sécurité le pôle multimodal de Montbonnot Pré de l'Eau à Inovallée vient d'être achevée par la réalisation d'une dernière section partant de l'arrêt des Express rejoignant le chemin de la Croix Verte.

Une belle réalisation justifie la mise en place de stationnement sécurisé pour les vélos à Montbonnot Pré de l'Eau à l'image des métrovélobox de La Métro, en attendant la réalisation d'un pôle multimodal plus complet.

Texte et photo : Emmanuel Colin de Verdière « Je vais être en retard : j'ai crevé... ». Voilà la phrase que tout cycliste, urbain ou non, redoute de prononcer. Mais si les occasions de crever un pneu en ville sont très nombreuses, existe-t-il des solutions permettant de les réduire ou de s'en affranchir?

Les solutions increvables

Dans un article paru dans le numéro 91 d'ADTC-Infos (mars 2002), nous décrivions deux produits totalement increvables : les pneus de marque GreenTyre¹ et la chambre (sans air) PleinTube². Dans les deux cas, vous avez l'assurance de ne plus crever puisqu'il n'y a plus d'air nulle part.

Revers de la médaille, vous allez perdre en confort ainsi qu'en rendement en raison du poids et du manque de souplesse du pneu. Pour des déplacements urbains à faible vitesse et courts, cette solution peut éventuellement s'envisager même si, aujourd'hui, je préfère opter pour les solutions suivantes.

Les solutions anti-crevaisons

Face à ces solutions radicales, il existe des pneus anti-crevaisons : vous ne serez pas à l'abri d'une crevaison mais la fréquence s'en trouvera réduite. Ces pneus sont constitués d'une bande de roulement renforcée qui empêche les objets pointus de perforer le pneu et d'atteindre la chambre à air. Le fabricant le plus connu, apprécié des cyclistes urbains et des cyclotouristes, est allemand : Schwalbe³. (voir illustration)

Par rapport à un pneu traditionnel, certains cyclistes noteront une légère perte de

rendement due à un poids sensiblement plus élevé mais, côté positif, une réduction significative des crevaisons. J'ai eu seulement deux crevaisons sur plus de 39 000 km!!!

On l'oublie souvent, mais un ruban de fond de jante permet aussi d'éviter les crevaisons par pincement de la chambre sur la tête des rayons (jante simple) ou sur les bords des trous de rayons (jante à double paroi). Enfin, à quoi bon mettre un pneu résistant aux crevaisons si la chambre à air est de mauvaise qualité (fragile ou poreuse)?

Certaines chambres sont même autoobturantes grâce à un liquide intégré qui colmate les fuites par percement.

L'entretien nécessaire

Évidemment, avoir des pneus anticrevaison ne dispense pas d'avoir des pneus toujours bien gonflés, pour éviter les crevaisons dues au pincement de la chambre à air. Vérifiez les chiffres sur le flanc de vos pneus, gonflez-les à la pression indiquée et surveillez souvent cette pression, au-moins une fois par mois.

De même, des morceaux acérés peuvent s'incruster dans le caoutchouc du pneu : enlevez-les avant qu'ils ne s'enfoncent davantage en scrutant la surface de vos pneus régulièrement.

Enfin, entre les kilomètres parcourus et le temps passé au soleil, vos pneus s'usent, leur bande de roulement s'amincit et devient moins endurante aux objets coupants. Il faut donc les changer sans attendre d'avoir des pneus lisses.

Jean-Marc Bouché



1 http://www.increvable.com/ 2 Appelée AeroTube maintenant 3 Pneus disponibles chez les vélocistes de l'agglomération

Grenoble Métropole Cyclable :

le livre blanc de l'ADIC

Le 19 décembre 2014, le nouvel exécutif de la Métropole a fait voter l'objectif ambitieux de tripler la part modale du vélo pour 2020.

L'ADTC se réjouit qu'un tel objectif ait été fixé mais s'inquiète des moyens mis en œuvre pour l'atteindre. Avec un budget investissement vélo qui est passé de 400 000 euros en 2014 à 2,5 millions d'euros en 2015, la Métropole est encore loin du compte! Pour changer de braquet en matière de politique cyclable, il ne suffit pas que le maire de la ville centre montre l'exemple en se déplaçant à vélo.

Pour massifier l'usage du vélo, l'ADTC propose un plan d'action qui permettrait d'atteindre l'objectif ambitieux de 20% de part modale à l'horizon 2020. Ce plan se décompose en 20 actions principales :

- 1) Augmentation des moyens budgétaires dévolus au vélo sur la base d'au moins 10 euros par an et par habitant.
- 2) Nomination d'un élu « référent » de la politique cyclable au niveau de la métropole grenobloise
- 3) Concertation renforcée, réelle et systématique entre aménageurs et usagers, afin que les aménagements répondent vraiment aux attentes des usagers.
- 4) Développement d'un outil informatique cartographique ouvert permettant aux usagers de renseigner en temps réel les dysfonctionnements rencontrés (défauts de revêtement, obstacles gênants, travaux en cours, stationnement sauvage récurrent, etc.).
- 5) Importation par les aménageurs de l'expérience des pays/villes ayant un temps d'avance en matière cyclable.
- 6) Mise en application du principe 50/50 pour le partage de l'espace public, avec un ratio maximum de 50 % pour les véhicules motorisés (contre plus de 80 % en général aujourd'hui) et de 50 % pour les autres modes (au minimum).
- 7) Elargissement du périmètre de la zone piétonne dans le centre-ville de Grenoble, ainsi que multiplication des « zones de rencontre » à 20 km/h partout dans la métropole (notamment aux abords des écoles).
- 8) Expérimentation d'une Zone à trafic limité (ZTL) sur l'axe Sembat-Rey à Grenoble, sur le modèle du cours des 50

otages à Nantes, avec une voirie réservée aux transports en commun, aux modes actifs et aux véhicules des professionnels et des riverains.

- 9) Mise en place du principe de la «ville à 30», avec une vitesse limitée à 30 km/h sur l'essentiel de la métropole, à l'exception des principales voies de transit utilisées par les transports en commun : le 50 km/h doit devenir l'exception et non plus la règle de base, avec pour corollaire la suppression de nombreux feux tricolores et « stop ».
- 10) Mise en œuvre d'un grand programme de petits travaux visant à améliorer les aménagements existants et à en créer de nouveaux.
- 11) Création d'un « réseau express », de type « autoroute à vélo », permettant de relier à 20 km/h de moyenne les principaux pôles d'activité ou de vie de la métropole, avec des aménagements en site propre à haut niveau de sécurité, de confort, d'efficacité et de fiabilité.
- 12) Réalisation d'un guide de la voirie métropolitaine avec des recommandations prescriptives et opposables visant à homogénéiser les aménagements cyclables et à fixer des standards de qualité pour l'usager cycliste.
- 13) Répression systématique et sévère des stationnements de véhicules sur les aménagements piétons et cyclables.
- 14) Réalisation de plusieurs passerelles cycles / piétons afin de réduire certaines coupures géographiques (Isère, Drac) ou artificielles (rocade sud, A480).
- 15) Multiplication des arceaux sur voirie (et non sur trottoir).
- 16) Mise en place d'incitations par la Métropole pour améliorer l'offre de stationnement privé.
- 17) Effort très important sur l'offre de stationnement sécurisé dans les principaux pôles d'échanges multimodaux.
- 18) Développement des services autour du vélo.
- 19) Lancement d'une grande campagne de promotion de la bicyclette.
- 20) Développement des initiatives visant à diffuser la « culture cycliste ».

Emmanuel Colin de Verdière

Le livre blanc Vélo complet est téléchargeable sur le site internet de l'ADTC (www.adtc-grenoble.org)

Un maillon de plus pour le réseau cyclable d'agglomération

VÉLOS



A Grenoble, sur l'avenue Marie Reynoard, côté Ouest, la Métropole a aménagé 200 mètres de piste cyclable bidirectionnelle. Cette piste fait la jonction entre celle aménagée il y a quelques années sur le trottoir le long du quartier Vigny-Musset et la piste sur le pont en direction d'Echirolles.

La continuité est donc maintenant réalisée en site propre entre le Sud et le centre de l'agglomération.

Texte et photo : Christian Cotte

Pourquoi des STOP?

« A certaines intersections indiquées par une signalisation dite STOP, tout conducteur doit marquer un temps d'arrêt à la limite de la chaussée abordée. Il doit ensuite céder le passage aux véhicules circulant sur l'autre ou les autres routes et ne s'y engager qu'après s'être assuré qu'il peut le faire sans danger. » R.415-6. Le panneau STOP est une bonne précaution lorsque la visibilité est mauvaise. Mais lorsqu'elle est dégagée, il est franchement inutile et même contre-productif, car le panneau perd de sa crédibilité. Placer ce type d'obligation, c'est obliger les cyclistes à mettre pied à terre, alors qu'ils n'ont pas besoin de le faire pour se rendre compte s'ils peuvent passer ou non. Et s'ils ne le font pas, ils risquent une amende.

Alors de grâce, M. Mmes des bureaux d'études, M. Mmes les technicien(ne)s, ce panneau doit rester l'exception, pour des points vraiment sans visibilité. Merci.

Christian Cotte

Une desserte des aéroports qui se renforce

La Via Vercors

La Via Vercors vient d'être inaugurée. Qualifiée de "boucle intercommunale de déplacements doux", la Via Vercors est un cheminement destiné aux vélos et aux piétons reliant les différents villages des Quatre Montagnes (VIllard de Lans - Lans en Vercors - St Nizier - Autrans - Méaudre - Corrençon - et à terme Engins (enfin presque, car il manque encore quelques jonctions).

Financée en partie par des fonds européens, cette très bonne initiative peut être un but de promenades familiales. Elle facilite et sécurise aussi les déplacements à vélo entre villages, certaines routes comme la RD 531 étant très circulantes.



Via Vercors à l'arrivée de la station Villards de Lans

Cette Via Vercors, très orientée vers un objectif touristique, mériterait d'être complétée par des liaisons avec les différents hameaux pour répondre aussi aux besoins quotidiens des habitants. On ne peut que vous inviter à venir découvrir cette initiative avec les beaux jours ou revenir cet hiver avec vos raquettes!

http://via.vercors.fr/.

Ligne Transisère du Vercors

A partir du 1er septembre 2015, le temps de parcours de la ligne 5110 Lans en Vercors - St Nizier du Moucherotte - Grenoble va être réduit de 7 minutes. En effet, elle passera par Seyssinet Village et non par Seyssins et le Prisme.

Les correspondances seront possibles avec la ligne C de tram à l'arrêt Bouchayer-Hôtel de Ville, et avec la ligne C6, à l'arrêt Aristide Bergès.

Avec les économies réalisées, quelques dessertes complémentaires seront créées sur le plateau. Cette modification a été suggérée par l'ADTC à la Conseillère départementale il y a quelques mois.

Texte et photo : François Lemaire

Deux grands aéroports intéressent plus particulièrement la région grenobloise : Lyon St Exupéry et Genève Cointrin. L'accès par transport en commun à ces aéroports s'améliore progressivement, mais le niveau desserte n'est pas du tout le même au départ de Grenoble.

Lyon St Exupéry

L'aéroport de Lyon St Exupéry est accessible depuis longtemps par autocar depuis les principales villes de Rhône-Alpes. Le réseau Satobus s'est étoffé si bien que des villes moyennes comme Bourgoin Jallieu ou Voiron sont reliées directement à l'aéroport (respectivement 9 et 4 allerretours par jour en semaine).

Depuis 2010, Lyon est maintenant reliée à l'aéroport par le tramway Rhône Express, qui dessert également Vaulx en Velin et Meyzieu.

Grenoble est reliée à l'aéroport par quelques TGV, plus nombreux depuis décembre 2014 (7 départs de Grenoble par jour et 9 arrivées), et par des cars. La desserte par autocar s'est un peu améliorée et atteint 23 aller-retours par jour en semaine. Les cars effectuent le trajet Grenoble − St Exupéry en 65 minutes. L'aller simple plein tarif coûte 24€ l'aller-retour 36€

Curieusement, le site web de la Région mentionne ces dessertes*, ainsi que les navettes vers Bourg en Bresse et vers Chambéry - Aix les Bains – Annecy, mais aucune en direction de Saint Etienne.

Genève Cointrin

L'aéroport de Cointrin est très facile d'accès depuis la Suisse : tous les trains suisses desservant Genève desservent l'aéroport et la gare centrale de Cornavin. Ces trains sont nombreux et fiables.

Venant de France, il faut changer de train à Genève Cornavin pour se rendre à l'aéroport. Mais l'inconvénient le plus sérieux se trouve dans la piètre qualité de la desserte (rapidité, fréquence, fiabilité), en dehors du tronçon Bellegarde – Genève, où circulent les trains périurbains exploités par les CFF

La desserte de Genève depuis Grenoble s'est un peu améliorée ces dernières années, mais elle reste très en deçà de son potentiel. La desserte ferroviaire Grenoble – Genève se limite à 6 aller-retours par jour et le trajet de 162 km dure plus de 2 heures.

Ces conditions ont poussé les VFD à proposer en 2009 une desserte par autocar Grenoble – Crolles - Chambéry – Genève Aéroport. Cette ligne est financée par les seuls VFD, sans qu'aucune convention ne soit passée avec une Autorité Organisatrice de Transports : malgré les arrêts à Crolles Chambéry, le trajet de la gare routière de Grenoble à Genève aéroport dure 2h.

Malgré une desserte maigre, et des tarifs élevés**, cette ligne a trouvé son public, aidée un moment par les fermetures estivales pour travaux de la voie ferrée Grenoble – Chambéry en 2011, 2012 et 2013. Le nombre d'aller-retours est rapidement passé de 3 à 5. Il vient de passer à 6, avec l'ajout d'un départ de la gare routière de Grenoble à 3h et d'un départ de Genève à 23h45. Quatre aller-retours ont même été prolongés à Grenoble Presqu'île.

Grâce à la bonne desserte ferroviaire de l'aéroport de Genève vers la Suisse, l'Aérocar est utilisé pour d'autres destinations que l'aéroport. Le succès de cette ligne de car sans financement public est bien la preuve que le potentiel existe. La volonté de la SNCF de ne pas développer les liaisons Genève – Grenoble – Méditerranée est indéfendable. L'arrivée d'autres exploitants fera peut-être bouger les choses.

Christophe Leuridan

^{*}http://www.rhonealpes.fr/548-bienvenue-a-bord-navettes-aeroport-lyon.htm

^{**}actuellement, 49,5€ l'aller simple, 63€ l'aller retour pour un adulte seul. (respectivement 45€et 56,5€si les billets sont achetés par internet)

Ville à 30, Ville apaisée

Préambule

Depuis la fin de la seconde guerre mondiale, les rues de nos villes sont devenues au fil des aménagements des tuyaux à voitures. Ce qui faisait l'essence des villes, lieux d'échanges et de rencontres, a été sacrifié au profit de la fluidité des déplacements motorisés.

Aujourd'hui, chacun constate les méfaits de ces politiques menées sans discernement. Congestion, stress, perte de temps ne sont rien comparés aux risques que prennent les autres usagers de l'espace public. Les places, anciennes agora, sont devenues d'immenses parkings, les rues ne laissent que l'espace minimum à la déambulation, les trottoirs sont envahis par les véhicules motorisés.

Pour une ville, le défi est de faire cohabiter tous les modes de déplacements, en tenant compte des enjeux de sécurité, d'économie et d'environnement.

L'enjeu principal de la ville du XXIème siècle est de retrouver les fondements de son existence :

- des conditions favorables à la vie et aux activités de chacun,
- en veillant principalement à la qualité et au partage équitable de l'espace public qui est un bien commun, et d'assurer la diversité des besoins de mobilité.

Outils législatifs

La modération de la circulation est une politique qui comprend un ensemble de mesures réglementaires et techniques, visant à modifier le comportement des conducteurs et à réduire la vitesse des véhicules motorisés en ville, avec comme corollaires :

- de préserver la sécurité des autres usagers de l'espace public,
- de favoriser l'environnement et la fonction conviviale des quartiers et de la rue.

On parle également d'apaisement de la circulation motorisée.

Ces dispositifs sont trop peu utilisés par les municipalités. A Grenoble, la zone piétonne de l'hyper-centre n'a pas évolué depuis sa création en 1975. Les zones 30 nécessitent des entrées et sorties coûteuses en aménagements fonctionnels (îlots, rétrécissements, calibrage de la chaussée...) qui limitent leur diffusion à grande échelle alors qu'on pourrait les implanter près des écoles ou lieux de grand passage de piétons. Quant aux zones de rencontre dans nos agglomérations, elles sont encore trop rares et limitées à des endroits anecdotiques.



L'AIRE PIÉTONNE

L'aire piétonne est une zone dédiée aux piétons : ils y sont prioritaires sur tous les véhicules sauf les tramways. Les véhicules autorisés, vélos compris, roulent à l'allure du pas. La présence de véhicules motorisés est exceptionnelle, et selon des règles de circulation définies par le maire. Une autorisation ne peut être accordée que si le véhicule dessert l'aire piétonne. Le stationnement n'est pas autorisé dans cette zone.



LA « ZONE DE RENCONTRE »

C'est une nouveauté. La zone de rencontre est ouverte à tous les modes de transport. Mais les piétons bénéficient de la priorité sur tous, à l'exception des tramways. Ils peuvent se déplacer sur toute la largeur de la voirie. Pour que cela soit possible, la vitesse des véhicules est limitée à 20 km/h. Le stationnement des véhicules motorisés n'est possible que sur les espaces aménagés.



LA «ZONE 30»

La vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h. La nouvelle réglementation impose un aménagement spécifique et cohérent avec la limitation de vitesse et la généralisation du double sens cyclable (sauf cas particulier). Ces aménagements favorisent une circulation apaisée. L'espace est sécurisant pour les piétons et les cyclistes. Les piétons peuvent traverser où ils le souhaitent, tout en restant vigilants.

Ville à 30

Conscientes des difficultés à opérer un développement massif de ces mesures d'apaisement, plusieurs associations nationales et internationales ont souhaité en 2014 organiser un référendum à l'échelle européenne. Une campagne « ville à 30 » destinée à recueillir le nombre de signatures nécessaire à l'obtention de ce référendum européen a permis de faire connaître ce concept de ville à 30.

Un renversement des valeurs

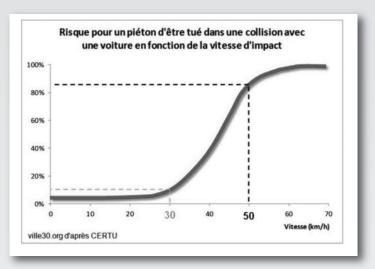
Alors que les zones 30 étaient considérées comme des dérogations au 50 km/h et concédées devant telle école sous la pression des parents, ou dans telle rue sous la pression des habitants, la,vitesse maximale de 30 km/h qui devient la règle norme et les 50 km/h l'exception dans une ville à 30. Ce renversement, et le discours qui l'accompagne, différencie la ville 30 d'un simple développement des zones 30 : il s'agit d'énoncer clairement que les rues de quartiers sont des espaces urbains supportant de nombreuses fonctions de vie locale et non de simples tuyaux réservés aux véhicules et coupés de leur environnement. On passe ainsi d'une représentation de la ville de type filaire ou «carte Michelin», matérialisée par son réseau de circulation, à une représentation en aires de vie où les quartiers sont considérés comme des unités, sans coupures.

Un équilibre entre les fonctions de vie locale et de trafic

30 km/h c'est plus de sécurité

- Les pointes à 50 km/h au travers des quartiers ou des centre-villes ne réduisent pratiquement pas les temps de parcours, du fait des nombreux points de ralentissement (stop, feux, encombrements, manœuvres etc.).

- En revanche le 50 km/h nuit à la vie locale, que ce soit en terme de sécurité, de bruit ou d'émissions de polluants locaux engendrés par les fortes accélérations inutiles.

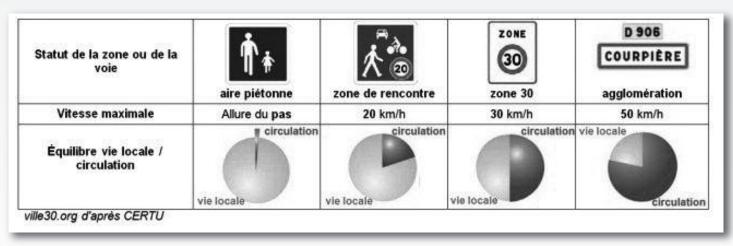


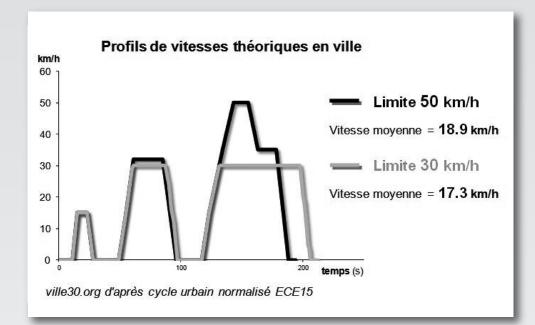
À 30 km/h, on ne perd pas de temps : ne pas confondre vitesse de pointe et vitesse moyenne.

En milieu dense, un trajet a un profil de vitesse en dent de scie et le 50 km/h n'est pas atteint systématiquement comme le montre la courbe noire du graphe (cycle urbain normalisé ECE-15 de 1 km). La vitesse moyenne n'est finalement que de 18,9 km/h. En abaissant la vitesse maximale à une limite à 30 km/h, on supprime simplement les pointes et on met 18 secondes de plus, ce qui donne une vitesse moyenne de 17,3 km/h.

On peut donc dire qu'en théorie une baisse de 40 % de la limitation de vitesse en ville entraîne une baisse de 10% de la vitesse moyenne et une hausse de 10% du temps de parcours.

Dans une ville 30 on laisse tout de même les boulevards et autres

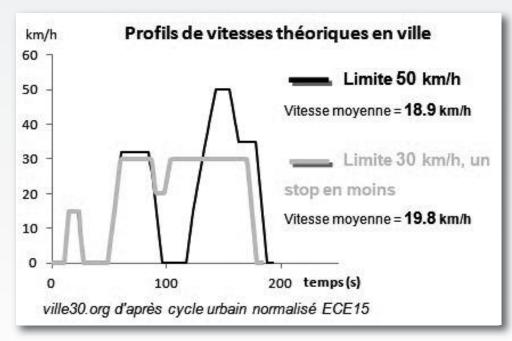




grands axes structurants à 50km/h, ce qui réduit encore l'impact de la limitation de vitesse : pour un déplacement typique où l'on parcourt moins d'un kilomètre en zone 30 avant de rejoindre le réseau structurant limité à 50 km/h, on perdra donc environ 10 à 15 secondes à cause de la zone 30 !

On peut même aller plus vite avec une limite à 30 si des feux et stops devenus inutiles sont supprimés (ce qui a été fait à Fontainebleau). Exemple illustré ci-dessous :

Dans cet exemple, la vitesse moyenne de parcours est de 19,8 km/h avec la limite à 30 km/h, contre 18,9 km/h avec la limite à 50 km/h !



Conclusions

La limite à 50 km/h en milieu dense a très peu d'utilité avec des gains de l'ordre de 10 à 15 secondes par kilomètre parcouru. En revanche l'impact sur la consommation de carburant est énorme : + 65%.

L'intérêt du passage à 30 km/h pour la sécurité, la convivialité et le partage de la rue d'un passage à 30 km/h étant, lui, très important, il n'y a donc pas à hésiter longtemps pour faire le bon choix!

Milan vient de décider la généralisation de la limitation à 30 km/h. En France, Fontainebleau, Lorient et d'autres villes ont déjà fait ce choix, plusieurs arrondis-

sements de Paris seront bientôt limités à 30 km/h et d'autres villes l'envisagent.

Et dans la métropole grenobloise?

Le 20 mars dernier, à l'initiative du réseau Rhône-Alpes de l'association « Rue de l'Avenir » s'est tenue à Grenoble une journée d'étude sur le thème de la ville apaisée.

Le vice-président de la Métropole en charge des déplacements a rappelé que la prise de compétence espace public de façade à façade de la Métropole est plus que la compétence voirie. Elle autorise à penser plus largement. C'est un enjeu sociétal de recomposition de l'espace public avec les enjeux de santé, de vie de quartier et de

> place de l'enfant. Il a rappelé que penser la ville à la taille de l'enfant, c'est penser la ville pour tous. Il a affirmé la nécessité de revitaliser les lieux de vie, de commerce, pour recréer du lien social. Il en est de même pour les places publiques qui doivent redevenir des lieux de rencontre et de détente.

> L'adjoint aux déplacements à la ville de Grenoble a déclaré se situer dans le passage à la « ville 30 » au niveau de la métropole.

Il a souligné les enjeux suivants :

 les nuisances sonores, le bruit, sont en effet ressentis très fortement et souvent ne sont pas pris en compte (lors des



journées sans voiture, on peut entendre les fontaines couler),

- La pollution, qui n'est pas forcément l'élément clé.
- La sécurité des piétons et des cyclistes et identifié 3 points de vigilance :
- Le secteur économique (commerce, artisanat, bâtiment...), la vitalité économique de la ville est un élément clé. La ville apaisée est une ville où le commerce de proximité peut prendre plus de place.
- La préparation de la décision : le débat préalable est nécessaire car le projet doit être désiré par les acteurs
- La diversité des communes de la Métropole

Le vice-Président de la Métropole en charge de la voirie a affirmé que ville apaisée s'adaptait à toutes les localisations, pas seulement au centre de l'agglomération, à l'exemple de la commune de Miribel-Lanchâtre. Fermeture du centre ? Du coup ça peut être une vraie politique d'agglomération, concernant toutes les communes et pas seulement comme trop souvent la ville centre, une bonne façon de mieux faire passer les changements. Quels que soient les contextes de taille de ville, il faut commencer par les polarités fortes, centre, école, zones denses. Les unions de guartiers sont demandeuses de cette mesure d'apaisement. Il reste des à priori idéologiques qui pourraient être levés par une bonne communication et avec des alliés à trouver.

En guise de synthèse de cette riche journée :

Tous les intervenants métropolitains ont affirmé leur forte volonté de mettre en œuvre la ville à 30 rapidement, et en une fois, avec les communes qui sont partantes, en ne gardant que quelques axes limités à 50 km/h. C'est un argument plus facilement compréhensible et moins cher, et une approche applicable quelles que soient les localisations.

Cinq arguments ont étés mis en avant :

- Argument 1 : faire une ville à hauteur d'enfant, qui sera une ville pour tous, PMR, personnes âgées.
- Argument 2 : une ville plus agréable, moins de bruit, plus d'échanges, vivre ensemble, cohabitation.
- Argument 3 : l'argument de la vitalité économique à bien argumenter face aux oppositions possibles. Plus de services et commerces de proximité. Avoir une approche fine du stationnement. Retourner l'argument « no parking, no business » compte tenu de l'importance des achats des piétons et des cyclistes. Exemple de la ville de Sion dans laquelle les commerçants au début hostiles ont réclamé l'extension des zones de rencontre.
- Argument 4 : remettre la voiture à sa juste place. Ne pas l'exclure, mais limiter à 50% l'espace pour la voiture. Parler d'espace public et plus de voirie.
- Argument 5 : Après seulement, évoquer les arguments techniques sur la sécurité.

Nous serons attentifs à ce que ces bons principes soient rapidement appliqués à notre Métropole.

Dossier coordonné par Philippe Zanolla. Sources: « Rue de l'Avenir » www.ruedelavenir.com

Le CPER 2015-2020 en Rhône-Alpes

Le CPER 2015-2020 (Contrat de Plan État - Région) a été signé le 11 mai 2015. Quelles sont les conséquences sur la mobilité autour de l'agglomération grenobloise ?

Le CPER est un contrat par lequel l'État et la Région Rhône-Alpes s'engagent sur la programmation et le financement pluriannuels de projets importants. Il comprend plusieurs volets dont un volet mobilité multimodale de plus d'un milliard d'euros (en comptant les financeurs complémentaires : Départements et collectivités locales) pour lequel la Région Rhône-Alpes a donné la priorité aux investissements ferroviaires.

Mais il faut cependant relativiser cette priorité car plusieurs investissements routiers seront financés en dehors du CPER : nouvelle autoroute A 45 Lyon – St Etienne, autoroute du Chablais, plan de relance autoroutier, tunnel du Semnoz à Annecy...

La part la plus importante du volet mobilité concerne le nœud lyonnais (420 M€) avec le réaménagement de la gare de la Part-Dieu, la création d'une douzième voie à quai (voie L) et divers travaux pour améliorer la fluidité de la circulation des trains. Ces travaux sont d'autant plus importants que la régularité de nombreuses lignes (dont Lyon - Grenoble) pâtit des difficultés de fonctionnement de la gare de la Part-Dieu. On peut regretter que les projets ne soient pas plus ambitieux : une nouvelle gare souterraine à Lyon Part-Dieu et le passage à 4 voies du tronçon Vénissieux -Grenay à l'entrée de Lyon sont absolument nécessaires pour développer le trafic périurbain en progression constante. Mais pour ces projets, seuls des crédits d'étude sont prévus, alors que le traitement du Nœud Ferroviaire Lyonnais alors avait été classé en priorité 1 par la Commission 21.

Le réaménagement de la gare de Saint André Le Gaz pour laquelle la création d'une nouvelle voie traversante (en complément des travaux de signalisation déjà financés et en attente de réalisation) devrait fluidifier le trafic sur les lignes Lyon - Grenoble et Lyon -Chambéry.

Pour l'étoile ferroviaire grenobloise, une enveloppe de 21 M€est prévue, comprenant : - la création d'une nouvelle voie à quai à Grenoble. Rappelons que les travaux en cours

sur la gare ne concernent que le pôle multimodal avec des aménagements extérieurs aux voies, et que la création de voies supplémentaires est indispensable pour créer de nouvelles dessertes en heures de pointe, la gare étant considérée comme saturée et trop fragile en cas de perturbation.

- le déplacement de la gare de Pont de Claix à Flottibulle, ce qui permettra des correspondances avec la ligne de tramway A prolongée.
 les études pour la création d'une halte à
- les études pour la création d'une halte à Domène (et donc légèrement déplacée par rapport à la gare actuelle qui n'est plus utilisée).

Aucune échéance de réalisation de ces projets n'est cependant fixée et des financements venant des collectivités locales seront nécessaires.

Un point positif concerne des crédits pour la régénération des petites lignes, indispensables à leur survie, dont fait partie la ligne Grenoble-Gap. Sans ces travaux, la ligne Grenoble-Gap pourrait fermer à l'échéance de 2023. Le problème est que le montant inscrit (76 M€) est insuffisant pour assurer la pérennité des 5 lignes concernées en Rhône-Alpes, et que des arbitrages devront être réalisés en cours de contrat ou des financements complémentaires trouvés.

Une surprise concerne les transports par câble, avec 4 projets identifiés, dont la liaison Fontaine - St Martin le Vinoux, pour lesquels le CPER viendra compléter les financements locaux. Pour cette liaison grenobloise, les études sont déjà en cours et il faudra attendre le résultat des simulations de trafic pour vérifier que liaison Ligne A - Ligne E par la presqu'île, séduisante sur le papier, justifie un tel investissement.

On note aussi la participation du CPER au réaménagement de l'échangeur du Rondeau. (Pour mémoire, l'élargissement de l'A 480 à 3 voies est financé par le plan de relance autoroutier adopté en avril 2015).

Si l'on peut saluer l'orientation donnée dans ce CPER vers un développement des transports publics, le niveau d'investissement semble insuffisant pour répondre aux besoins dans les prochaines années, surtout lorsqu'on sait que tout projet ferroviaire attend de très longues années avant d'être réalisé et mis en service.

François Lemaire

Coupe Icare 2015

La 42^{ème} édition de la coupe lcare se déroulera du 19 au 22 septembre.



Le dispositif mis en place ces dernières années est maintenu avec :

- l'arrêt des trains Grenoble -Chambéry en gare de Brignoud le samedi et le dimanche. Le dispositif Illico-Evenements est reconduit avec des tickets demitarif
- des cars Express reliant Grenoble (gares et Chavant) à Lumbin (aire d'atterrissage), pour 2 l'aller/retour.
- des navettes bus entre la gare de Brignoud, les parkings de Crolles et La Terrasse et Lumbin des navettes bus reliant Lumbin ou La Terrasse et Saint-Hilaire (aire de décollage)
- enfin des parcours pour vélos seront aménagés.

Par contre, les besoins exprimés pour les retours de soirées ne seront toujours pas satisfaits. Les festivaliers désirant assister aux séances de cinéma devront donc venir en voiture ou en covoiturage.

Antoine Jammes

TRANSPORTS URBAINS

Réseau TAG : Les dernières modifications

Des modifications ont été apportées à certaines lignes TAG Proximo et Flexo depuis le mois de mars dont voici le détail.

principal changement concerne la ligne Proximo 19, dont le parcours à Fontaine est modifié depuis le 16 mars 2015. Elle emprunte désormais le Mail Marcel Cachin, la rue Yves Farge et la rue Jean Pain. Deux arrêts ont été supprimés Ecole (Charmettes et Robespierre) et trois arrêts ont été créés (Place de Marché Cachin, Jules Guesde et Les Ecrins).

Les horaires de la ligne 17 sont modifiés depuis le 30 mars 2015 avec une augmentation du temps de parcours de 4 minutes en heures de pointe, liée principalement au passage par Claix Pont Rouge et aux embouteillages rencontrés entre les arrêts Vallier-Libération et Louise Michel à Grenoble.

Les lignes Flexo 44, 45 et 46, dont les horaires sont en correspondance avec la ligne 17, ont également été modifiées.

L'arrêt Beau Site sur l'avenue du Maquis de l'Oisans à Pont de Claix, desservi par les lignes Transisère Express 3, 3000, 4100, 4110 et 4101, a été déplacé pour le rapprocher du quartier d'habitations des anciennes papeteries.

Déjà installés aux principaux arrêts des lignes Chrono, les distributeurs automatiques de titres devraient bientôt être mis en service.

Alexis Grabit

Trolleybus ou gadgets électro-zinzinabuleurs?

Les bus électriques peuvent avoir différents systèmes d'alimentation. Ces systèmes tiennent-ils compte des principes de la physique ? Quel est leur rendement énergétique ? Quel est leur coût de fonctionnement ? À partir de l'énergie primaire achetée à terre, quelle part va effectivement être utilisée pour le mouvement de l'engin ?

Les véhicules électriques peuvent soit recevoir le courant électrique distribué en continu, (TGV, Tram, Trolleybus...) soit le stocker à bord. Il peut aussi être produit à bord, mais c'est une autre histoire! Nous y reviendrons peut-être une autre fois.

Courant stocké à bord :

Les accumulateurs modernes stockent au mieux l'énergie pour une demi- journée de service. La moitié à peine de l'électricité stockée peut être consommée. La faible capacité stockable implique des recharges pendant le service. Le système est limité par la distance qui peut être parcourue entre deux charges et le temps de charge.

Recharge en terminus : Toutes sortes de concepts farfelus ont été proposés. Dans tous les cas, la recharge des accumulateurs aux terminus en « charge rapide » nécessite des dispositifs coûteux, et surtout allonge fortement le temps de battement. C'est inacceptable vu le coût de l'heure de conducteur.

Biberonnage:

Ce système nécessite des batteries permettant de faire quelques kilomètres, batteries qui doivent être rechargées en vitesse à un arrêt commercial, qui devient un arrêt fixe long. Les usagers vont aimer!

La recharge doit être automatisée.

Certains prônent l'induction. Cela consiste à transformer (une fois de plus !) le courant de charge et de le faire passer dans un « demi- transformateur » sous la chaussée, l'autre demi-transformateur étant sous le bus, l'entrefer (espace intermédiaire) étant l'air entre les deux. C'est quasiment le sommet du mauvais rendement. Combien de temps pour recharger ?

Ce système maximise les complexités, les consommations tant d'énergie que de métaux rares, les probabilités d'avarie et les coûts de maintenance :

- Les stations de charge sont des équipements, raccordés au réseau EDF, produisent le courant idoine et le stockent dans des super condensateurs à durée de vie aléatoire (c'est très à la mode, il en faut plusieurs centaines, consommant des métaux rares);
- Les batteries soumises à des recharges rapides ont une durée de vie assez fortement diminuée par rapport à la charge « optimum », augmentant encore les coûts d'exploitation :
- L'électricité nécessite à chaque point de charge un contrat de service payant pour la puissance fournie (qu'elle soit consommée ou non) et pour le coût de la consommation réelle. Ces deux coûts étant relativement équivalents.

Ainsi on empile les complexités, les automatismes prétendument « intelligents », les mauvais rendements, avec une incidence directe sur les coûts d'achat comme de fonctionnement et de maintenance. Et tout ça pour quoi ?

Ligne aérienne de contact :

Le trolleybus est alimenté par ligne aérienne de contact, ce sont les qualités du tram données à l'autobus.

La ligne aérienne de contact, est visible : c'est le signal de la présence du trolleybus, comme pour le tramway.

Le rendement énergétique est proche de 100%, vu l'absence de transformations successives diverses du courant de traction. Une sous-station alimente 5 à 10 km de ligne.

Depuis près d'un siècle ça marche, avec des coûts connus et fiables.

On ne peut pas en dire autant des autres gadgets. Alors pourquoi perdre du temps avec tous ces gadgets coûteux et inutiles. Serait-ce du perfectionnisme dilatoire?

Jean-Yves Guéraud

Retour sur les comités de lignes du SMIC

TRANSPORTS URBAINS

L'ADTC a participé en janvier et avril 2015 aux deux réunions de chacun des 4 comités de lignes organisées par le SMTC (Syndicat Mixte des Transports en Commun), Autorité organisatrice des Transports Publics sur le territoire de Grenoble Alpes Métropole.

Entre ces deux séries de comités de lignes, l'ADTC a fait part au SMTC de ses propositions d'amélioration du réseau TAG (voir dossier central du bulletin 143 de mars 2015). Malheureusement, elles n'ont pas encore fait l'objet d'une réponse.

Avec la fin des travaux de la ligne E, les travaux d'investissement du SMTC viseront principalement à améliorer la vitesse commerciale des lignes Chrono.

Des évolutions pour septembre 2015 ont été annoncées lors des ces comités de lignes dont voici le détail par secteur.

Secteur Grand Sud

Des abribus anti-vandalisme ainsi qu'un distributeur automatique de billets vont être implantés à la gare routière de Vizille Chantefeuille.

La ligne 65 Tavernolles - Vizille va voir son terminus déplacé à Eybens le Verderet pour permettre la correspondance avec la ligne C4, et la commune de Montchaboud sera desservie par 3 allers-retours à titre expérimental pour un an.

La ligne 66 Grand-Place - Jarrie Le Haut sera modifiée avec un terminus placé d'une part à Echirolles gare et d'autre part au collège Clos Jouvin à Jarrie. L'ADTC regrette que le prolongement à la gare de Jarrie en correspondance avec les lignes Transisère et le TER soit repoussée.

Le terminus de la ligne 69 (campus - Gières - Uriage - Vizille) sera déplacé au péage de Vizille au lieu de Chantefeuille.

Secteur Sud

La ligne 68 Bresson - Grand Place va être modifiée et son terminus déplacé à Echirolles la Rampe (au Lycée Marie Curie aux heures scolaires) après avoir desservi la Commanderie et l'Hôpital Sud.

Des études sont en cours pour réduire le nombre d'arrêts sur la ligne C2 Grenoble Louise Michel - Claix Pont Rouge.

Secteur Nord-Est

Le carrefour Neyrpic-Belledonne à St Martin d'Hères (trams C et D, bus C5 et 15) va être réaménagé pour améliorer son fonctionnement.

La demande de retour à un fonctionnement en fourche du terminus de la ligne 12 à St Martin d'Hères (un bus sur deux aux Alloves, l'autre au Carina) a été étudiée et occasionnerait un coût supplémentaire annuel de fonctionnement de 72 000 €

Secteur Nord-Ouest

Avec la mise en service complète de la ligne de tram E, la ligne 22 St Egrève gare - Grenoble Presqu'île empruntera le boulevard de Jomardière au lieu de la rue de Rochepleine à St Egrève, ce qui fera gagner 2 minutes sur chaque trajet.

Les conditions de correspondance à Alsace-Lorraine entre les lignes de tram A-B et E vont être améliorées pour la circulation des piétons.

Un arrêt Le Prisme va être aménagé sur l'avenue du général de Gaulle à Seyssins pour éviter à la ligne C6 le détour par l'arrêt Le Prisme de la ligne C, ce qui fera gagner 2 minutes sur chaque voyage.

La ligne 54 St Egrève Pont de Vence - Sassenage Chamechaude va être prolongée à Grenoble Presqu'île permettant le rétablissement d'une liaison en transport public entre l'avenue des Martyrs à Grenoble et Sassenage Château supprimée en septembre 2014.

Emmanuel Colin de Verdière

La section nord de la ligne E mise en service le 13 juillet



Les essais sur la section St Martin Le Vinoux – St Egrève – Le Fontanil de la ligne E ont débuté le 19 mai 2015. Le SMTC annonce la mise en service de cette section nord de la ligne le lundi 13 juillet 2015. L'inauguration officielle est programmée le samedi 5 septembre.

La fréquentation prévue pour la ligne E de 11,5 km est de 45 000 voyages par jour pour une fréquence de 6 minutes en pointe et 10 en journée. La fréquentation de la section de la ligne E entre Grenoble et St Martin le Vinoux atteint déjà jusqu'à 25 000 voyages par jour pour 5 km.

Des extensions du réseau tram dans l'avenir ?

Le prolongement sur 1 km de la ligne de tram A d'Echirolles-Denis Papin à Pont de Claix-Flottibule est «sur les rails» avec une mise en service programmée début 2019.

Pour l'ADTC, des études doivent maintenant être lancées rapidement pour des extensions du réseau tram vers Meylan, Pont de Claix (ligne E) et Sassenage (ligne A) ainsi que sous forme de tram périurbain vers Moirans, Crolles et Vif & Vizille.

Emmanuel COLIN de VERDIERE

Photo : Alexis Grabit

TRANSPORTS PÉRIURBAINS

Un accès plus rapide à l'A41 pour la ligne Express 1



Inaugurée et mise en service le vendredi 13 mars, la nouvelle bretelle d'entrée de l'autoroute A41 à Bernin vise à améliorer les conditions de circulation sur les secteurs de Bernin et Crolles.

Neuf ans après l'ouverture de la bretelle de sortie, la bretelle d'entrée vient compléter ce demi-échangeur (orienté vers Grenoble).

Deux lignes Transisère empruntent cette nouvelle bretelle : la ligne Express 1 Voiron – Grenoble – Lumbin et la ligne 6060 Grenoble – Chambéry qui empruntent la bretelle depuis le lundi 16 mars.

Dans le sens Lumbin vers Grenoble, les lignes devaient effectuer un demi-tour à Bernin pour repasser par Crolles afin de d'accéder à l'autoroute. Désormais, elles desservent d'abord l'arrêt ZI Le Rafour qui a été déplacé Rue Monnet puis la zone industrielle et rejoingnent directement l'autoroute par la nouvelle bretelle, offrant un gain de plusieurs minutes sur leurs temps de parcours.

Déjà un autre projet revient sur la table, la réalisation du demiéchangeur de la Bâtie à Saint-Ismier (orienté vers Crolles) à l'horizon 2018. Un nouvel arrêt pour la ligne Express 1 ?

Texte et photo : Alexis Grabit

Propositions de l'ADIC pour un plan de relance des travaux publics

Dans le cadre de la lutte contre la crise économique actuelle, le Conseil départemental de l'Isère prépare une relance de l'économie locale par une politique de travaux publics.

L'ADTC fait des propositions concrètes pour un tel plan de relance, en privilégiant des travaux permettant le développement des transports en commun et des modes actifs (vélos et piétons).

Pour la plupart de ces propositions, les travaux seraient réalisables rapidement, ou dès 2016, par des entreprises locales.

Vélos

- Achèvement de la véloroute Annecy -Valence, dont la seule rupture est dans le département de l'Isère, entre la « frontière » avec la Savoie et St Ismier.
- Achèvement de la cyclabilité (revêtements) des berges de l'Isère et du Drac.
 - Création de passerelles piétons-cycles

Transports en commun – fonctionnement des lignes Express, 6020 et 6070

L'ADTC propose un vaste plan d'amélioration de la vitesse commerciale des transports en commun par la prise en compte des TC aux carrefours à feux sur les lignes de bus périurbaines intenses, la mise en place de voies bus notamment pour l'accès aux carrefours et par une refonte du positionnement des arrêts (dont beaucoup datent de 50 ans ou plus, époque où l'on ignorait les notions de coût et de vitesse commerciale) avec leur mise en accessibilité et suppression systématique des arrêts en alvéoles ou hors voirie. Ces équipements peu coûteux peuvent être mis en place rapidement par des entreprises locales. Une telle mesure permettrait de gagner de précieuses minutes sur les temps de parcours, rendant ces bus moins coûteux pour la collectivité et plus attractifs pour les usagers. Cent à deux cents carrefours sont concernés.

Transports en commun – Aménagement de voiries et réalisation d'équipements exemplaires

L'ADTC propose l'aménagement de voies réservées aux bus pour améliorer le fonctionnement des lignes Transisère ainsi que la réalisation d'équipements importants favorisant le développement de l'usage des Transports Publics.

Lancement des études de nouvelles lignes de tramway

L'ADTC propose le développement d'un réseau de tram périurbain dans les trois branches du Y grenoblois. Dans ce cadre, l'ADTC souhaite le lancement des études suivantes :

- Ligne périurbaine de tramway Grenoble -Meylan - Crolles – Brignoud ;
- Prolongement de la ligne E de tramway de Grenoble Louise Michel à Pont de Claix ;
- Ligne périurbaine de tramway entre Le Fontanil et Moirans en prolongement de la ligne E de tramway.

Les propositions complètes faites par l'ADTC sont téléchargeables sur le site internet www.adtc-grenoble.org

Emmanuel Colin de Verdière

Les Trains d'Équilibre du Territoire (TET)

FERROVIAIRE

La presse a largement repris les réactions suscitées par le rapport Duron « TET : agir pour l'avenir » rendu public le 26 mai 2015. Mais en dehors du quotidien d'information en ligne localtis.info*, elle a passé sous silence la contribution** très étayée publiée le 27 mars 2015 par l'Association des Régions de France (ARF) dans la cadre de la consultation lancée par la commission Duron sur l'avenir des TET. En voici quelques extraits instructifs.

« Les TET constituent un vecteur essentiel de la politique de mobilité nationale et d'aménagement du territoire,[...] sont proches de l'équilibre économique avec un taux de couverture des charges par les recettes voyageurs de l'ordre de 70%. [...] permettent à de nombreux voyageurs de se déplacer, ce qui se traduit par un taux d'occupation élevé de 210 voyageurs par train en moyenne. »

« [Le réseau ferré national] est toujours dans un mauvais état général, malgré les récents efforts de SNCF Réseau pour accélérer sa rénovation. Les comparaisons européennes (cf. le quatrième rapport sur le suivi de l'évolution du marché ferroviaire publié par la Commission européenne en juin 2014) montrent que la France est l'un des pays où le taux de subventions publiques au gestionnaire d'infrastructures ferroviaires est le plus faible d'Europe. Cette situation est la conséquence d'un désengagement progressif et continu de l'État français du financement du réseau ferroviaire. »

« En 2014, le financement des TET reposera à 96% sur des ressources provenant du mode ferroviaire, et à 4% du mode routier. Alors que la très grande majorité des ressources dédiées au financement des TET vient aujourd'hui du mode ferroviaire luimême, il serait logique de faire évoluer le système de financement permettant d'adosser le financement de services de mobilité durables à la taxation des modes de transports les plus polluants. [...] Une réflexion mériterait d'être lancée sur un système de financement pérenne des TET. »

Notant que les intérêts financiers de l'État divergent parfois de son rôle d'Autorité Organisatrice des Transports, l'ARF préconise une clarification des rôles la création d'une agence dédiée intégrant des parlementaires, des représentants de l'Etat, des Régions et des autres collectivités en charge des transports, ainsi que des représentants des voyageurs.

L'ARF distingue trois types de lignes TET : les lignes à caractère national doivent rester de la responsabilité de l'Autorité organisatrice nationale ; les lignes mutualisant les dessertes à longue distance et les dessertes de proximité (ce qui évite la saturation de axes et permet des économies sur d'autres), qui peuvent faire l'objet d'un « bi-conventionnement Etat — Régions avec SNCF Mobilités » ; les lignes à caractère régional, qui pourraient être transférées aux Régions moyennant une compensation financière.

En cas de suppression d'arrêts sur les TET, « le coût de la mise en place de dessertes de rabattement TER devra être évalué finement. Il y a d'ailleurs un risque que cela coûte plus cher qu'aujourd'hui dans la mesure où les trains se spécialiseront dans des types de desserte. Dans tous les cas [transfert de ligne ou suppression d'arrêt], les Régions devront recevoir une compensation leur permettant de couvrir à la fois les charges d'exploitation et d'investissement, à niveau de service identique.[...] La compensation des charges d'exploitation devra être indexée sur l'évolution réelle des coûts [...]. »

« En effet, la charge pesant sur les Régions pour la réalisation des services TER a doublé depuis 2002 alors que l'offre TER n'a augmenté que de 24% en 10 ans. [...] [Les Régions reçoivent] une dotation de l'Etat pour l'exploitation du TER de 2 milliards d'euros alors que leur dépense annuelle pour le ferroviaire s'est élevée à 3,6 milliards d'euros en 2012. Enfin, entre 2011 et 2013, la subvention d'équilibre pour l'exploitation des TET, hors compensations tarifaires, [...][est passée] de 210 millions d'euros en 2011 à 325 millions d'euros en 2013, alors même que l'offre a été réduite de 13% sur la même période. » La poursuite de cette tendance compromettrait la prise en charge par les Régions d'une partie de l'offre TET.

L'ARF formule d'autres préconisations sur le matériel roulant, l'évolution de l'organisation (la maintenance est trop centralisée), la politique commerciale et les trains de nuit (le matériel roulant peut servir aussi de jour).

Christophe Leuridan

1er Mai, toujours pas de service de transports publics dans la région grenobloise

Alors que les services publics tels que les hôpitaux, les forces de l'ordre ou la SNCF fonctionnent ce jour-là, les transports publics de la plupart des agglomérations françaises n'assurent aucun service.

Dans l'agglomération grenobloise, comment faire pour rejoindre les centres hospitaliers, que ce soit pour y travailler ou pour rendre visite à un malade?

Les trains circulent, en horaires de jour férié, mais il n'y a aucun moyen de se rendre à la gare autrement qu'en voiture!

Comment aller participer au cortège du défilé du 1^{er} Mai autrement qu'en voiture ?

Ce « jour de fête du travail », les quelques taxis sont les seuls à assurer la continuité des déplacements pour les 30% de ménage de l'agglomération ne possédant pas de voiture.

L'ADTC Grenoble rejoint la position de la FNAUT en attirant l'attention sur une anomalie sans fondement légal, incompatible avec la notion de service public et contraire au Code des transports qui reconnaît « le droit au transport » dans son article L 1111-1.

Nous demandons donc aux autorités organisatrices de transports locaux et départementaux de mettre fin à une situation injustifiée et de maintenir, le premier mai, une offre de transport selon les horaires des autres jours fériés.

Nathalie Teppe

^{*} voir Trains d'équilibre du territoire : le débat sur les rails ** http://www.arf.asso.fr/wp-content/uploads/ 2015/03/20150327-Contribution-ARF-TET1.pdf

TRANSPORTS FERROVIAIRES

Trains Intercités : l'avis de la FNAUT

Manque de réactivité

L'arrêt de presque tous les TGV Paris-Grenoble à Lyon Saint Exupéry, en vigueur depuis le 14 décembre 2014, a entraîné une dégradation des services TER autour de Grenoble avec en particulier une réduction de la desserte des gares d'Echirolles, Gières et Réaumont et une dégradation des liaisons (correspondance et temps de parcours) vers la Maurienne et la Tarentaise (cf. ADTC infos 141).

Fallait-il donner la priorité aux services TGV ou au contraire maintenir les dessertes de proximité très utilisées au quotidien ? Apparemment, RFF a fait le choix tout seul et la Région a été mise devant le fait accompli!

Un cas similaire s'était déjà produit en 2010 avec la remise en service de la ligne du Haut-Bugey pour accélérer les liaisons TGV Paris-Genève... qui avait (déjà !) dégradé les liaisons TER vers Genève.

La Région a fait savoir qu'elle allait saisir l'ARAF (Autorité de régulation des activités ferroviaires) pour être associée beaucoup plus en amont aux choix et aux priorités pour accorder les sillons. C'est bien, car il est nécessaire que les choix soient faits en toute transparence et sans négliger les usagers du quotidien.

Mais ce problème est connu depuis plus d'une année et la saisine de l'ARAF n'a toujours pas été réalisée... Pour quelles raisons ?

Et les horaires du service 2015 seront reconduits en 2016... Un manque de réactivité bien regrettable.

François Lemaire

Info TER

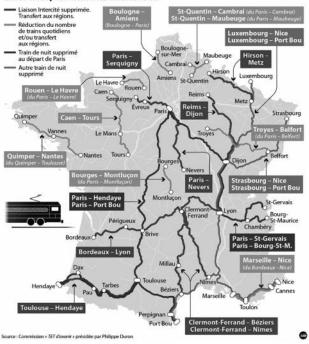
Du lundi 13 juillet au dimanche 23 août 2015, les horaires des lignes TER [St André le Gaz – Gières] et [Chambéry - St Marcellin] seront «allégés».

Les horaires sont disponibles en gare et sur le site internet TER Rhône-Alpes.

Nathalie Teppe

Nous reproduisons ici le communiqué de presse de la FNAUT suite à la publication du rapport Duron, qui préconise la revitalisation de quelques dessertes intercités et la réduction voire la suppression de nombreuses autres (voir carte ci-dessous).

Intercités, les liaisons menacées



Carte extraite de l'article de Sud Ouest, SNCF : vers l'abandon de plusieurs lignes Intercités dans le Sud-Ouest, 26 mai 2015

Communiqué de Presse de la FNAUT

La commission Duron a écarté judicieusement le scénario régressif défendu par la SNCF, qui faisait totalement l'impasse sur les besoins des voyageurs et de l'aménagement du territoire. Mais ses recommandations ne sont pas toutes acceptables : la FNAUT réclame donc un moratoire sur les suppressions de services dans l'attente du schéma national des services de transport prévu par la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire.

Comme le souhaitait la FNAUT, la commission a admis que les trains Intercités sont indispensables pour assurer la desserte des villes moyennes et des axes transversaux. Elle a reconnu que la priorité devait être donnée à la fréquence des dessertes Intercités, à la qualité de service, à la souplesse de la commercialisation, plutôt qu'à la vitesse. Elle a avancé des propositions de développement de plusieurs liaisons Intercités telles que Nantes-Lyon.

La FNAUT regrette cependant que la commission :

- n'ait pas proposé de reconstituer, au-delà des liaisons existantes, un véritable réseau national Intercités, couvrant l'ensemble du territoire et bien identifiable, et de suivre

> l'exemple de la Deutsche Bahn, qui augmente son offre Intercités de 25 % d'ici 2030 pour contrer la concurrence des autocars ;

- n'ait pas maintenu, malgré une volonté affichée de desservir les villes moyennes, la desserte des villes intermédiaires situées sur les principales radiales et la transversale sud ;
- et qu'elle ait condamné trop vite certains services déficitaires, diurnes et nocturnes, dont la faible fréquentation est d'abord due à la mauvaise qualité de l'offre (fréquences, correspondances...), aux pannes de matériel et aux ralentissements liés à la dégradation des infrastructures.

La FNAUT attend aujourd'hui de l'Etat :

- le renforcement de son rôle d'autorité organisatrice des services Intercités et une meilleure prise en compte des intérêts des voyageurs et de la desserte des villes moyennes;
- la mise au point rapide, avec la participation des usagers, d'un schéma national intermodal des services de transport valorisant les qualités techniques et écologiques du train;
- l'expérimentation, avant tout transfert sur route, de l'exploitation des trains Intercités dans le cadre de délégations de service public afin d'obtenir une réduction de leurs coûts d'exploitation, dont la dérive rapide ne peut être enrayée que par une mise en concurrence de la SNCF avec d'autres exploitants ;
- la pérennisation d'un financement vraiment intermodal, basé sur une contribution des autocaristes et une contribution accrue des sociétés autoroutières, du déficit d'exploitation et du renouvellement du matériel roulant (pour lequel un confort « grandes lignes » est indispensable);
- la rénovation accélérée des infrastructures classiques dès la fin des travaux sur les nouvelles LGV.

FNAUT, 27 mai 2015

Lyon-Turin : un projet européen utile !

TRANSPORTS FERROVIAIRES

Le projet ferroviaire Lyon-Turin est critiqué avec virulence : ses détracteurs invoquent un trafic potentiel insuffisant, un coût prohibitif, et un danger pour l'environnement, tandis que la ligne existante Dijon – Chambéry - Modane serait une alternative immédiatement disponible.

Le trafic

L'objectif du projet est de reporter massivement sur le rail le transport du fret à travers les Alpes du Nord, assuré à 91 % par la route. Ce trafic a certes diminué, mais pour des raisons conjoncturelles : la crise a ralenti les échanges ; la forte hausse des péages aux tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus et sur les autoroutes d'accès a incité les camionneurs à passer par Vintimille. Longtemps surestimé, le potentiel fret du rail est aujourd'hui sousestimé. Au trafic routier France - Italie, s'ajoute le trafic Espagne - Italie devenu aussi intense, qui pourrait se reporter sur le Lyon -Turin (la distance Barcelone - Milan est la même via Vintimille ou Lyon), soit au total 2 600 000 camions par an.

Le potentiel voyageurs est important lui aussi : l'Italie est le seul pays voisin non connecté au réseau français à grande vitesse, si bien que les déplacements entre la France et l'Italie du Nord s'effectuent essentiellement par avion (plusieurs millions par an) et par route.

Le coût

Le coût de 26 milliards d'euros avancé par les opposants, est trompeur : il comprend la partie italienne, et une partie du Contournement Fret de l'Agglomération Lyonnaise, indispensable par ailleurs. L'élément clé du dispositif est le tunnel de base de 57 km entre Saint-Jean-de-Maurienne et Suse, évalué à 8,5 milliards d'euros en 2010. L'Union Européenne se dit prête à le financer à 40 %, le reste l'étant par l'Italie (35 % soit 2,9 milliards) et la France (25 % soit 2,2 milliards). Est-ce vraiment hors de portée de notre pays ? La Suisse a bien financé seule ses deux tunnels de base, le Lötschberg

(36 km) et le Gothard (57 km), pour 14 milliards € grâce à sa redevance kilométrique poids lourds, la RPLP, un modèle de fiscalité écologique comme aurait pu l'être l'écotaxe française...

L'impact environnemental

L'opposition au Lyon - Turin est pour le moins surprenante : les vallées alpines sont devenues des couloirs à camions dangereux et si pollués qu'il faut souvent y limiter la circulation en saison touristique. La Côte d'Azur n'est pas épargnée. Soucieux de leur cadre de vie, les Suisses ont percé leurs tunnels ferroviaires pour endiguer un trafic de seulement 1 200 000 camions par an, sans que le « désastre environnemental » annoncé par les opposants ait été observé.

Une étude récente réalisée par des experts indépendants — Gérard Mathieu, Jacques Pavaux, Marc Gaudry — a démontré que, suite aux reports de trafic sur le rail, le bilan carbone du projet Lyon - Turin deviendrait positif 7 ans seulement après sa mise en service, alors que les adversaires évoquent un bilan négatif jusqu'en 2050.

La ligne classique

Les adversaires du projet Lyon - Turin préconisent le report du trafic routier sur le rail, par la voie ferrée existante Saint-Jean-de-Maurienne - Suse, qui n'est utilisée qu'à 20 % de sa capacité. Mais cette ligne culmine à 1300 m d'altitude, et ses pentes exceptionnelles de 3 % interdisent le passage de trains longs et lourds, d'où de faibles performances et un coût d'exploitation très élevé qui ne permettent pas de basculer le trafic routier sur le rail. Cette ligne de montagne est au tunnel de base, situé à 600 m d'altitude, ce que la RN 6, qui passe par le col du Mont-Cenis, est à l'A43 et au tunnel routier du Fréjus. L'exemple du tunnel du Lötschberg confirme l'intérêt d'un tunnel ferroviaire de base : 4 ans après sa mise en service, le trafic annuel y est passé de 3,8 à 11,3 millions de tonnes.

Opposer une liaison ferroviaire nouvelle à la modernisation des lignes existantes n'a pas de sens. La ligne nouvelle d'accès au tunnel de base coté France déssaturerait la ligne Lyon-St André le Gaz - Chambéry et le noeud ferroviaire de Chambéry dégageant des capacités supplémentaires pour le TER. Au lieu de bénéficier au réseau ferré actuel, l'abandon du Lyon - Turin entraînerait de nombreux et coûteux investissements routiers (rocade autoroutière de Chambéry, deuxième tunnel au Mont-Blanc). Les promoteurs de la route opposent-ils les autoroutes aux routes ordinaires ?

Loin d'être un « Notre-Dame-des-Alpes », le Lyon-Turin peut contribuer à la réduction de la pollution des vallées alpines et des émissions de gaz à effet de serre. En le diabolisant, ses opposants risquent de priver le rail d'un outil performant, tout en se lamentant sur son déclin. Ils oublient aussi que le nouveau lien ferroviaire, outil structurant d'aménagement du territoire, devrait favoriser les échanges économiques et culturels, et provoquer un rééquilibrage entre Europe du nord et Europe latine.

Jean Sivardière

Le futur Pôle d'Echanges Multimodal de Moirans

L'aménagement de ce PEM est un gros chantier parmi les pôles d'échanges du Voironnais : ceux de Rives, Tullins, Réaumont sont réa-lisés, celui de Voiron va être finalisé avec les prochaines gares rou¬tières Sud et Nord, celui de Voreppe est en cours d'étude

Le projet comprend principalement la construction d'un parking silo R+2 de 400 places côté lycée, la modifi-cation des profils du parvis actuel (adoucissement des pentes), la prolongation du souterrain jusqu'à la rue de la Gare, la création d'un 3e ascenseur et d'une plateforme intermodale (4 quais bus, station taxi, dépose mi-nute, cheminements PMR, bande cy¬clable, arceaux).

Le parking secondaire situé rue de La Coste sera sans doute supprimé.

Les lignes de bus régulières auront leur quai rue de la Gare et celles en terminus (prolongement de l'Ex-press 2) pourront réguler sur le haut de la plateforme.

Rue de la gare, des interrogations subsistent sur continuité des chemine-ments piétons-vélos : côté ville les aménagements ne seront pas réalisés avant la construction du « Quartier Gare » ; côté lycée l'espace est contraint. Au pied du parvis, un plateau surélevé avec rétrécissement de la chaussée est prévu, cela pourrait être préjudiciable à la sécurité des cyclistes. Pour ces derniers points nous attendons des précisions sur les dimensions et les alignements.

Bernard Bouvier

Calendrier des commissions

Transports en Commun (18h30) Lundi 7 Septembre

Vélos et Piétons (18h30) Lundi 14 Septembre

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

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 :
Alexis Grabit
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 :
Intercité Marseille-Genève :
William LACHENAL
Vélorution Place Verdun :
Jean-Yves Guéraud
Tram E à l'Avant Scène :
Jean-Marie Guétat
Logo « Ville à 30 » : Rue de l'avenir

Revue de presse

À Lyon, Keolis passe les abonnés des TCL aux rayons X

Le réseau de Transports en Commun Lyonnais (TCL) est emprunté par 75% des habitants du Grand Lyon, parmi lesquels on trouve 40% d'abonnés, 20% de clients réguliers hebdomadaires, 20% d'occasionnels au mois et 20% d'utilisateurs exceptionnels. L'opérateur Kéolis a analysé pendant 28 jours les données fournies par les cartes des 350 000 abonnés du réseau TCL pour analyser leurs habitudes de déplacement.

Cette étude confirme que les les nouveaux modes de vie ont profondément changé les habitudes de déplacement, et met en évidence « une extrême diversité des rythmes, y compris des abonnés que l'on pensait beaucoup plus pendulaires » explique Eric Chareyron, directeur Prospective, Modes de vie et Mobilité dans les territoires du groupe Keolis.

Désacraliser l'heure de pointe

Sur une journée-type, seulement 24% des abonnés valident leur titre de transport entre 7h00 et 9h00 et entre 16h00 et 19h00. Par ailleurs, 44% valident aux heures de pointe du matin, puis à un autre moment de la journée. Enfin, 27% utilisent le réseau urbain en dehors de ces créneaux horaires. les trajets domicile-travail ne pèsent que 20% des déplacements totaux. D'où cette analyse d'Eric Chareyron : « Les réseaux ont toujours été pensés sur la base du domicile-travail. Nous ne pouvons plus regarder la mobilité qu'à travers ce prisme car ce schéma a complètement explosé ».

Maintenir l'offre de soirée

À une période de contraintes budgétaires où les collectivités sont tentées de supprimer les services de soirée, il est essentiel de tenir compte de cette diversité d'usages dans la construction et la gestion de l'offre. A Lyon, 5 000 abonnés utilisent les TCL un jour de semaine entre 23h00 et minuit. « Quand on supprime des trajets le soir, plus d'une centaine d'abonnés est pénalisée, dont une grande partie n'a pas de voiture ». C'est le cas de 30% des ménages habitant à Vaulx-en-Velin, Vénissieux, Saint-Fons ou Grigny. « Si

on leur rend la vie impossible en matière de transport public, ils finissent par acheter une voiture. Conséquence : la perte de recettes ne correspondra pas au trajet qu'ils effectuent à 23h00, mais au non renouvellement de leur carte d'abonnement ».

Optimiser l'offre au lieu de la réduire

Aussi, Keolis préconise de maintenir une offre attractive tout au long de la journée avec une hiérarchisation des lignes en fonction de leur potentiel. Et si la clientèle n'est pas au rendez-vous sur ces axes-là, l'opérateur préconise de baisser légèrement les fréquences dans la journée, plutôt que d'effectuer des coupes dans les services. « En répartissant l'offre de façon cohérente, les collectivités réaliseront bien plus d'économies et personne ne pétitionnera », affirme Eric Chareyron.

Séduire les clients uniques

Keolis mène par ailleurs des études sur les déplacements des personnes qui se rendent dans les agglomérations pour des raisons professionnelles ou de loisir. Ces voyageurs, qui achètent des billets au prix fort et qui se déplacent généralement en dehors des heures de pointe sont doublement intéressants pour les opérateurs de transport.

Ainsi, Lyon accueille chaque année six millions de touristes, plus environ trois millions de personnes en provenance des départements voisins. Selon les estimations, entre 30 et 35% d'entre elles utiliseraient les transports publics. « C'est un réservoir de clientèle important », conclut Eric Chareyron.

Christine Cabiron, Mobilicités, 1er avril 2015.