ADTC infos

Se déplacer autrement

Passerelles : franchissons les coupures !

dossier central : pages 9 à 12

N° 146 - Décembre 2015 - 3,50 euros

Pour un accès facile au cœur de la métropole

page 3

Câble : il y a d'autres priorités !

Page 14

6020 et Express : passivité coupable

Page 16

EDITORIAL - Commerce et cyclistes

Contrairement aux idées reçues, la pratique cycliste en milieu urbain est une aubaine pour le commerce.

Tout d'abord, comme le montrent de nombreuses études, les cyclistes (et les piétons) dépensent plus dans les commerces de proximité.

Ce postulat est facilement explicable : toutes choses étant égales par ailleurs (revenus, composition du foyer …), un ménage ne possédant pas de voiture dispose mécaniquement de 2000 à 4000 euros de pouvoir d'achat annuel supplémentaire, qu'il dépensera de préférence dans les commerces de proximité, ne pouvant pas se déplacer bien loin.

Par ailleurs, l'achat d'impulsion est également facilité. A pied ou à vélo, on peut humer le fumet d'un poulet rôti ou d'un croissant, voir une tenue attrayante dans une vitrine, et se laisser guider par ses sens pour rentrer dans la boutique, chose impossible lorsque l'on passe toutes vitres fermées en voiture, concentré sur la conduite.

On a aussi tendance à sur-généraliser des faits. Si un automobiliste entre dans un commerce en maugréant qu'il a eu des difficultés à se garer… ce ne sera pas le cas du piéton ou du cycliste (encore que …), ni de celui de l'usager des transports en commun … Mais le commerçant ne retiendra que les problèmes de stationnement. C'est ainsi pour tout : le français râle quand ça ne va pas, mais dit rarement quand ça va bien. Amis piétons, cyclistes, et usagers des transports en commun, n'hésitez donc pas à dire à vos commerçants préférés le moyen par lequel vous êtes arrivés sans encombre.

D'ailleurs, discrètement, les commerçants commencent à retirer les affichettes violettes, face à la baisse de fréquentation des … cyclistes et piétons qui ne sont pas une clientèle si négligeable que ça à la réflexion !

On notera également que les rues piétonnes sont les plus attractives et que les loyers y sont plus élevés, et pas seulement en France.

En effet, il est bien plus agréable de se balader dans une rue apaisée, sans être frôlé par des voitures, sans être agressé par le bruit de la circulation. C'est cette ville apaisée qui attire le chaland. Mais encore faut-il rendre facile l'accès du cœur de la ville à tous (lire ci-contre).

Et si le commerçant était aussi cycliste ?

Une nouvelle tendance prend de l'ampleur. Des artisans (plombier, peintre), professions libérales (infirmier, kiné…), commerçants (restauration …) commencent à s'organiser pour exercer leur métier à vélo-cargo (voir page 6), quitte à garder (ou partager) un véhicule utilitaire pour les plus gros travaux, ou renouveler leur stock. Leur capital sympathie attire chaque jour de nouveaux clients.

Financièrement, l'activité est rentable, le bénéfice net n'étant pas grevé par le coût d'un véhicule. Nous y reviendrons prochainement.

Nathalie Teppe

Sommaire

P 02 Editorial - Commerce et cyclistes
P 03 L'accès au Centre-Ville pour tous
P 04 Pontevedra : une ville rendue à ses piétons
P 05 Les cyclistes de l'agglomération attendent
P 06 Vélos-cargos ou utilitaires, remorques (suite)
P 07 Choisir sa bicyclette (2ème partie)
P 08 Quelques enseignements de la billettique
P 09-12 Les grandes coupures urbaines
P 13 P+R dans la région grenobloise
P 14 Concertation sur le câble : l'avis de l'ADTC
P 15 J'ai testé pour vous : Tag&Pass
P 16 Réorganisation de la mobilité dans le Grésivaudan
P 17 Les extensions du tramway dans le Sud-grenoblois
P 18 L'essor des autocars longues distances
P 19 Voyager autrement en train + vélo
P 20 Revue de presse

L'accès au centre-ville pour tous

Le centre-ville de Grenoble, c'est le cœur de la cité mais aussi le cœur de la Métropole. C'est là où tous les axes de circulation convergent pour accéder aux commerces, aux habitations, aux centres administratifs, aux équipements culturels …

Son accès (et non son transit) doit être facilité, pour tous les modes, pour tous les habitants de la Métropole.

En voiture

Bien évidemment, le centre-ville doit être accessible en voiture. Cela reste le moyen le plus pratique si on a des objets lourds ou encombrants à transporter. C'est un outil indispensable pour certaines professions nécessitant beaucoup de déplacements.

En termes de logistique urbaine, les magasins doivent pouvoir être achalandés.

En conséquence, on doit pouvoir y stationner. Le stationnement payant permet la rotation des véhicules.

Le rabattement sur une ligne forte de bus ou de tram évite d'encombrer inutilement le centre-ville. Par exemple, en venant du Grésivaudan, la ligne C1 est attractive : il faut 13 minutes entre Paquet Jardin et Victor Hugo, et il n'y pas de problème de stationnement.

En transport en commun

Encore faut-il que les transports en commun aillent réellement au centre-ville ! Ces dernières années, des lignes ont été « coupées », imposant aux usagers une correspondance rédhibitoire en bordure du centre-ville (lignes 6020, 14 et 15 limitées à Verdun). Pour les commerçants de la place Vaucanson à Grenoble, la création du parking sur cette place est loin d'avoir compensé la perte d'usagers due à la suppression de sa desserte par ces lignes.

Si l'on ne veut pas qu'un terminus occupe trop de place en hypercentre, mieux vaut diamétraliser les lignes pour qu'elles traversent le centre-ville au lieu de s'arrêter en bordure de celui-ci.

En plus des considérations géographiques, il faut penser aux considérations temporelles. Une grande amplitude horaire, avec un réseau de soirée digne de ce nom (fréquences), autorise des échanges entre le centre-ville et la banlieue en minimisant les contraintes horaires.

A vélo et à pied

Le centre-ville est (ou devrait être) le cadre idéal pour s'y déplacer à pied ou à vélo. On arrive de toute façon à pied dans les commerces... Certains arguent qu'en vélo ou à pied, on ne peut pas transporter d'objets lourds ou encombrants… mais on n'en achète pas tous les jours non plus !

Sur des distances raisonnables, les modes actifs sont compétitifs et offrent une plus grande souplesse que la voiture ou les transports en commun. C'est pour cela que la Métropole a tout à gagner à avoir des itinéraires cyclables dignes de nom, y compris pour l'accès au centre-ville.

Lutter contre le stationnement sauvage pour obtenir le respect des aménagements cyclables et des trottoirs est une nécessité. L'offre de stationnement des cycles, actuellement sous-dimensionnée, doit être augmentée.

L'accès aux commerces et aux services doit aussi l'être pour les personnes à mobilité réduite. Même si Grenoble fait beaucoup en la matière, une récente et regrettable modification de la loi n'oblige plus les commerçants, par dérogation, à rendre leurs magasins accessibles… Ce qui les prive d'une part de la clientèle.

Conclusion

L'accès au centre-ville demande un subtil équilibre entre tous les modes. Les voiries doivent être dimensionnées d'abord pour faciliter l'accès en transport public et en vélo pour tous.

Nathalie Teppe

Ils l'ont fait

Grenoble

• Avenue Edmond Esmonin, une voie réservée aux bus a été créée dans le sens Ouest/Est à partir du carrefour Allibert. Elle est destinée à favoriser la vitesse commerciale des bus des lignes C6 et 12, et à ce titre les cycles ont conservé leur propre bande qui est donc mitoyenne.

• Avenue d'innsbruck, depuis l'avenue de l'Europe, une bande cyclable a été marquée jusqu'à l'entrée de Grand'Place et d'Eybens. La voie est donc maintenant mieux partagée avec les véhicules motorisés dans ce sens.

• Rue des Eaux Claires : à l'intersection avec le boulevard Salengro, le carrefour a été reformaté. Les traversées piétonnes ont été raccourcies et l'arrivée de la piste cyclable a été élargie.

Seyssins

Un nouvel arrêt Le Prisme sera mis en service début février 2016 pour la ligne C6 au niveau du giratoire du Prisme pour éviter aux bus de faire le détour jusqu'au terminus de la ligne C de tramway. Les cheminements piétons pour les usagers sont acceptables vu le gain non négligeable sur le temps de parcours.

Meylan

Un trottoir piéton a été créé côté Sud du chemin du vieux chêne entre le chemin Malacher et le giratoire Didcot. La piste cyclable également chemin du vieux chêne entre le chemin Malacher et l'avenue du Taillefer, bénéficie d'un nouveau revêtement bien utile.

Christian Cotte

Pontevedra : une ville rendue à ses piétons

Réaménagement de la place Bir-Hakeim à Grenoble

Le réaménagement du Sud de la place Bir-Hakeim près du Rectorat et de l'Immeuble neuf de bureaux s'est fait en deux temps : très rapidement les abords de l'immeuble neuf ont été traités sous la responsabilité de la Société Safilaf, puis avant fin novembre, la végétalisation du Sud de la place a été mise en œuvre par la Métropole, avec pavés engazonnés, ilots végétalisés, arbre supplémentaire, éclairage supplémentaire et chemin piétonnier de type « balthazar ». Une concertation avait eu lieu avec les habitants du quartier et des usagers proches, l'Antenne du Secteur 2 de la Ville et la Métropole. L'ADTC n'a pas été associée. La suppression des places de stationnement perpendiculaires avec le maintien de deux emplacements « CitéLib », un pour le stationnement PMR et un pour le camion pizza, très utile dans le quartier entre midi et deux heures pour les lycéens et ceux qui travaillent dans les Administrations proches, ont ainsi été acceptés.

La partie Nord n'a pas été modifiée, mais l'élagage des platanes qui montent jusqu'au 5e étage de l'immeuble Bir-Hakeim est programmé pendant l'hiver.

Cette partie Sud sera classée zone de rencontre.

Les usagers de la place et les habitants du Quartier Mutualité-Préfecture se réjouissent de cette végétalisation.

Claude Béguin

On oppose parfois les Latins aux pays nordiques ou germaniques pour justifier de ne pas réduire la place accordée à la voiture en ville. Pourtant, après les villes du nord de l'Italie et leurs « zone a traffico limitato », une autre ville latine montre l'exemple : Pontevedra, en Espagne. La « piétonnisation » de Pontevedra a débuté, progressivement, en 1999. Et la suite ressemble presque à un conte de Noël.

Motivations : une ville sclérosée

Pontevedra est une ville dense de 83 000 habitants, dont 65 000 dans un centre de 4,5 km2 (soit une densité de population qui se situe entre la moyenne de Grenoble et celle des quartiers les plus denses de Grenoble). Dans les années 90, le centre-ville était congestionné. Plus 27 000 voitures transitaient chaque jour par la place centrale, les trottoirs étaient envahis par du stationnement sauvage et l'air était pollué. Résultat : très peu de piétons et de cyclistes, un centre-ville qui se désertifiait…

Ils l'ont dit, ils l'ont fait

En 1999, le nouveau maire M.A. Fernandez-Lores met en œuvre son programme. L'objectif était de rendre la ville à ses habitants, d'humaniser l'espace public, de rendre la ville accessible à tous : enfants et seniors, personnes à mobilité réduite (PMR).

Un nouveau plan de circulation a interdit le transit par le centre, la vitesse maximale a été limitée à 30 km/h, et la durée de stationnement limitée à 30 minutes. Puis le stationnement a été reporté en ouvrages pour libérer la place au sol (13 000 places payantes à 10 minutes de marche de l'hypercentre).

Les trottoirs ont progressivement été supprimés pour faciliter les déplacements des piétons et des PMR. L'espace dédié aux piétons a été élargi, de sorte à toujours permettre le croisement de 2 fauteuils roulants, poussettes ou tout simplement parapluies. Enfin, dans une phase suivante, une fraction importante des rues a été rendues piétonnes, et la circulation dans les autres est restée apaisée, de sorte qu'il a été possible de supprimer les feux de circulation.

Le mobilier urbain a évolué pour faire de la rue un espace où il fait bon vivre : bancs publics, jardinières, et même des aires de jeux pour les enfants !

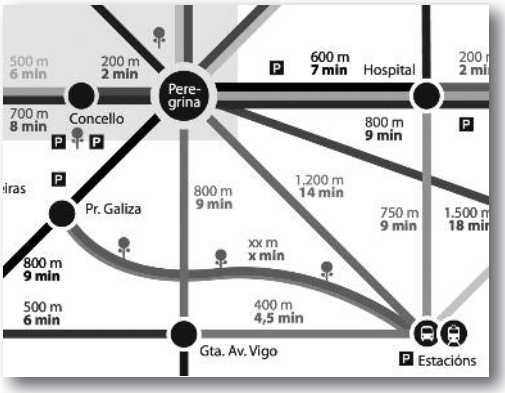
Certes, la période de travaux était difficile. Et pour faire respecter la nouvelle répartition de l'espace et le plan de circulation, il a fallu augmenter l'effectif de la Police Municipale, qui s'est vu confier un double rôle de sensibilisation et de verbalisation, avec des amendes dissuasives contre le stationnement sauvage (jusqu'à 200 €!).

Des résultats remarquables

En 15 ans, le trafic dans Pontevedra a diminué de 69% dans la ville, et de 90% dans l'hypercentre. La voiture ne représente plus que 22% des déplacements, 70% se font à pied, 6% à vélo, 3% en transports publics (lignes de TC en périphérie du centre piéton). Le nombre d'accidents de la circulation a baissé de 1200 à moins de 500. Des enfants de 7-8 ans peuvent aller seuls à l'école. La municipalité n'a pas autorisé la création de grandes surfaces en périphérie, l'étalement urbain est enrayé. Pontevedra est la ville de Galice qui a le plus de petits commerces de proximité. Une entreprise de livraison à vélo a créé des emplois. Et le maire a été réélu 3 fois !

Monique Giroud

Sources : revue Mobilicités ; sites web officiels www.pontevedra.eu et www.pontevedra.gal



« Metrominuto » de Pontevedra : itinéraires avec distances et minutes de marche.

Les cyclistes de l'agglomération attendent

Les cyclistes se réjouissent de chaque ouverture d'un nouvel aménagement ou itinéraire cyclable. Ces moments sont d'autant plus heureux qu'ils sont rares et précédés d'une longue attente.

En effet, les demandes d'aménagements en attente pour améliorer la cyclabilité du territoire métropolitain sont nombreuses et d'ampleurs très variables. En cette fin 2015, les résultats des études de faisabilité par les services de la Métropole ne sont pas connus, et on ne sait pas même si elles ont été faites.

Petite revue des plus urgents aménagements attendus :

À Grenoble pour commencer :

• Double-sens cyclable sur chaussée quai S. Jay en remplacement de l'itinéraire provisoire supprimé sur le trottoir coté Isère,

• Bandes cyclables sur le quai Créqui pour pouvoir arriver place H. Dubedout,

• Ou mieux encore piste bidirectionnelle sur toute la rive gauche, de la place Lavalette jusqu'à E. Rey, coté habitations,

• Bandes cyclables sur chaussée sur les quais Claude Bernard et de la Graille pour prolonger l'itinéraire cyclable en rive gauche, jusqu'à la Presqu'île par Durand-Savoyat, et que les cyclistes puissent enfin sortir sur la place H. Dubedout en venant de la Presqu'île,

• Double-sens cyclable sur le boulevard des Diables Bleus pour pouvoir aller depuis la place Pasteur jusqu'au boulevard Clémenceau par Colonel Driant, en direction de St Martin d'Hères,

• Bandes cyclables sur chaussée boulevard Clémenceau (voie mixte bus/vélos dans le sens Est-ouest entre la rue Léon Jouhaux et l'avenue Jean Perrot) en remplacement de la circulation bidirectionnelle accidentogène sur la contre-allée du parc,

• Piste bidirectionnelle le long de la plateforme de la ligne E pour contourner l'esplanade par l'Ouest en direction du Nord, en continuité avec celle créée sur le côté Ouest du pont de la porte de France,

• Bandes cyclables sur l'avenue J. d'Arc.

Et côté Nord-est :

À La Tronche par exemple :

• Bandes cyclables sur chaussée boulevard de la Chantourne entre le quai F. Ferrini et le passage Ricou,

• Prolongement de la piste bidirectionnelle quai Ferrini jusqu'au carrefour des Hôpitaux et son franchissement,

• Prolongement de la piste bidirectionnelle quai Yermoloff jusqu'au quai des Allobroges.

À St Martin d'Hères :

• Bandes cyclables avenues Potié, M. Cachin,

• Aménagement de l'avenue G. Péri jusqu'à Gières.

Et enfin côté Sud :

À Echirolles :

• Continuité de l'itinéraire cyclable à l'extrémité Ouest de l'avenue de Grugliasco,

• Simplification du carrefour de la Rampe.

À Claix :

• Aménagement cyclable de la rive gauche du Drac entre Seyssins et Claix.

Le projet du Réseau Express Vélo d'agglomération ne doit pas obérer les études et réalisations pour le réseau secondaire et central, lui aussi nécessaire. C'est pourtant l'impression actuelle qui est donnée.

Christian Cotte

Soirée sur la sécurité routière à Poisat

Le 6 novembre dernier, l'ADTC a participé à une soirée sur la sécurité routière.

Organisée par l'adjoint en charge des déplacements de la commune, cette soirée réunissait Prévention Routière, services préfectoraux (DDT) et ADTC pour sensibiliser les habitants à la sécurité dans leurs déplacements. Une cinquantaine d'habitants a répondu à l'invitation.

Après la présentation des objectifs de chaque association, un diaporama quizz sur les récentes évolutions du Code de la route concernant principalement les cyclistes et les piétons a été présenté. Ainsi les « cédez le passage cycliste au feu », double-sens cyclables et sas vélos ont pu être explicités dans une ambiance détendue.

A la fin de la présentation, le jeu des questions-réponses a permis d'assurer les cyclistes potentiels de la non-dangerosité de la pratique et d'insister sur les bienfaits des modes actifs, pour soi-même et pour la collectivité.

Cette initiative communale nous paraît intéressante et devrait être reproduite dans les autres communes de la métropole. Le Code de la route évolue rapidement et parfois en profondeur. Les modifications récentes ne sont pas toujours connues des automobilistes, ce qui réduit leur intérêt.

Philippe Zanolla

Un prix pour la Métropole

La métropole grenobloise a reçu le prix de la « Mobilité durable » de Ville, Rail et Transports pour son plan Vélo (schéma d'itinéraires structurants, conditions de stationnements en ville et développement de l'usage en périphérie).

Vélo-cargos ou utilitaires, remorques :
Retour d'un mode de déplacement pas seulement urbain

Cyclistes, brillez 2015 !

Comme chaque année, l'ADTC a relayé la campagne nationale de la FUB « Cyclistes, brillez ».

Les 3 et 5 novembre dernier, les valeureux bénévoles se sont transformés en ambassadeurs éclairés.

Sur les 4 points habituels de sensibilisation, nous avons comptabilisé 733 cyclistes en 1 heure. 31% d'entre eux circulaient sans aucun dispositifs d'éclairage. Après les avoir « interceptés » et leur avoir rappelé les dispositifs obligatoires sur un vélo, nous leur avons remis gilet fluos, gadget lumineux et bon de réduction auprès des vélocistes partenaires de l'opération.

Parmi les 31 % de cyclistes fantômes, un nombre important a été sensibilisé à l'importance d'être vu la nuit.

L'évolution du nombre des cyclistes équipés montre l'intérêt de ce type de campagne de sensibilisation.

On note aussi qu'au fil du temps, l'événement est attendu et nombreux sont les cyclistes qui ont noté ce rendez-vous de début d'hiver et s'arrêtent pour discuter du sujet avec nous de leur expérience en la matière, de leurs questions sur le matériel, etc. Ceci renforce l'idée que l'information et la sensibilisation doivent être faites régulièrement ; la distribution de matériel réfléchissant ainsi que les bons de réduction sont très appréciés et permettent de pallier les lacunes.

Basile Diaz et Philippe Zanolla

(… suite du bulletin 145, page 6)

Performances

Nul besoin d'être sportif de haut niveau ou d'avoir un matériel haut de gamme, le bricolage ou le recyclage permet d'apprécier l'utilité des vélo-cargos ou des remorques dans un environnement urbain assez dense. Bien sûr, un bon vélo de type randonnée rendra les déplacements de remorque plus aisés puisque bénéficiant d'un large étagement des vitesses. Il est bon de signaler que la sécurité des déplacements est augmentée dans le fait que le vélo-cargo est bien plus gros qu'un vélo classique, son coté encore « rare » attirant de ce fait l'attention de l'automobiliste ; les angles aigus des remorques en acier renforcent également sa vigilance lors d'un dépassement (« va rayer ma caisse celui-là »).

Avec une remorque chargée à 50 kg, l'expérience montre qu'on est compétitif face à la voiture dans l'agglomération grenobloise, cette dernière étant tout à fait plate, à part les « Grands Cols » que sont les ponts franchissant rivières et voies de communication : la moyenne reste constante puisqu'on n'est pas soumis aux bouchons, nul besoin de passer à la station-service, ni de chercher de place de stationnement. L'avantage de la remorque réside sur le fait qu'elle se décroche du vélo pour vous suivre jusqu'au point final. Pour l'artisan, la remorque avec le matériel nécessaire arrive donc précisément sur le chantier. Alors, marre des bouchons, mal au dos ?

Autre expérience applicable pour les loisirs ou le travail : la remorque monoroue. Moins capacitaire, elle permet néanmoins de suivre le cycliste sur des trajets rapides puisqu'elle est profilée. Mieux, la légèreté de la structure permet de la transporter détachée du vélo gratuitement dans des trains qui irriguent relativement bien la région avec une offre régulière ! Non, le fret ferroviaire n'est pas mort !

Limites

Certes, un minimum de condition physique est nécessaire pour tracter des dizaines de kilos, mais bien souvent, c'est le mental qui parle, et l'endurance permet d'apprécier à sa juste valeur ce mode de déplacement autonome. Si les côtes ou les routes de montagnes peuvent être un frein au vélo-cargo, l'assistance électrique peut faciliter l'effort fourni.

La météo est aussi un facteur motivant, la pluie et le vent restent des adversaires, mais nous sommes une ville du sud où les conditions globales sont loin d'être désastreuses. Un brin de motivation et un bon équipement permettent aussi de se parer contre toute éventualité.

Une autre limite au développement et à l'épanouissement des vélos utilitaires : les infrastructures. Les problèmes seront les mêmes que ceux rencontrés par tout cycliste, mais amplifiés : le dimensionnement et la qualité des pistes cyclables, mais aussi leur étendue. Dans le pays du Tour de France, mais aussi dans la ville la plus plate du pays, les aménagements restent assez médiocres ou peu ambitieux : pistes cyclables mal entretenues ou mal conçues (caniveaux, poteaux, panneaux, stationnement anarchique…) rendent les manœuvres plus délicates et la reprise de vitesse moins évidente. La faible étendue du réseau cyclable est également un frein au développement du vélo : pas de voie cyclable jusqu'à Chambéry alors que les chemins de terre le long de l'Isère existent par exemple, ni d'autoroute à vélo prévue jusqu'à Sisteron !!! Et que faire des cars qui n'acceptent pas les vélos ???

Où se procurer ce type de matériel ?

Les vélocistes de la région proposent un large choix ou pourront vous conseiller. Internet est aussi une source d'informations sur les différents modèles existant à travers le monde, il existe des sites proposant des plans pour les bricoleurs. Les associations de l'agglomération, bien sûr, sont aussi à la pointe en matière de déplacements utilitaires et de combines. Les brocantes sont aussi un moment où par chance, vous trouverez la bonne vieille remorque sortie de la grange.

Ainsi, les vélo-cargos sont autant de voitures en moins sur les routes, donc moins de bouchons, bon pour l'environnement, bon pour la Sécurité Sociale et contribue à ralentir le déficit commercial du pays, c'est toujours plus sympa une note de frais au restaurant qu'une note de gasoil, c'est bon pour le commerce en ville et pour la formation de mécaniciens … Pour le moment, il est bon de prouver la pérennité du vélo-cargo, alors que fait Jean-Pierre Pernaud pour en faire la promotion ???

Jérôme Favre

Choisir sa bicyclette (2ème partie)

Dans le dernier numéro d'ADTC-Infos, nous avons commencé avec votre position sur votre bicyclette. Nous poursuivons notre série avec une première série d'options.

La ville n'est pas un ruban lisse.

On oublie bien souvent que le revêtement de la chaussée en ville est de médiocre qualité. Quel que soit l'endroit, le bitume est rapiécé avec des patches aux rebords irréguliers. À ces obstacles inconfortables s'ajoutent de nombreux débris dont les aménagements cyclables sont bien souvent jonchés ! Aussi, il faut veiller à prendre des roues solides avec des jantes à double paroi. Pour compléter la roue, le choix des pneus n'est pas anodin. Inutile de prendre des pneus avec de gros crampons : ils n'apporteront pas grand-chose en ville et seront source d'efforts supplémentaires par leur résistance au roulage. Privilégiez plutôt des pneus typés ville et, bien évidemment, résistants aux crevaisons (voir ADTC-Infos N° 144 Juin 2015).

Le freinage

Malgré une vitesse moyenne peu élevée de l'ordre de 16 km/h, le cycliste urbain est parfois confronté à des situations ou un freinage d'urgence est impératif. Autant avoir confiance en ses freins ! Plusieurs types sont disponibles dès l'achat de votre vélo. On retiendra pour un usage en ville :

- Les classiques freins V-brakes avec des patins qui viennent prendre appui sur la jante par l'action de leviers actionnés par le câble de frein et montés sur pivots. Freinage très puissant mais nécessitant un entretien régulier (réglage et usure des patins et de la jante).

- Les freins à tambour sont des freins intégrés au moyeu de la roue avant ou arrière. Typiquement utilisé sur les vélos de type hollandais (ou les Métrovélos), c'est un système qui ne requiert que très peu d'entretien, est toujours disponible y compris sous la pluie ou la neige et n'abîme pas la jante. Il offre un freinage souple qui peut surprendre les premières fois. Attention, ces freins ne supportent pas les freinages prolongés (descente trop pentue par exemple) !

- Les freins hydrauliques à patins. C'est un système coûteux qui commence à apparaître sur les vélos haut de gamme. Offrant un freinage très puissant, il est moins sensible à la pluie que le frein V-Brakes mais il est d'un entretien un peu complexe.

- Les freins à disque sont inspirés des freins équipant les motos : une mâchoire vient pincer un disque fixé sur le moyeu de la roue. Le freinage est également très puissant, insensible à la pluie ou la neige et il n'abîme pas la jante. Cependant, il est coûteux et demande un entretien exigeant.

Enfin, pour clore ce paragraphe, il ne faut pas oublier le freinage en rétropédalage. Il s'agit d'un frein à tambour dont l'action est réglée par le pédalage en arrière. Les hollandais ne jurent que par ce système et il faut avouer que c'est un système très sûr (pas de câble) et particulièrement efficace.

Les vitesses

Quand on parle vitesses de vélo, on pense immédiatement à dérailleurs, plateaux avants et pignons arrières. Puis, on se rappelle le nombre de fois où l'on a redémarré sur le mauvais développement ! Oubliez tout cela avec les vitesses intégrées dans le moyeu qui peuvent être passées même à l'arrêt : génial pour se relancer après un feu rouge ! Si vous restez dans la cuvette grenobloise, évitez la surenchère, même s'il existe des moyeux comportant jusqu'à 14 vitesses : quelques vitesses judicieusement espacées suffisent. Outre le confort qu'il procure, un tel système est robuste, très fiable et quasiment sans entretien ; bref idéal en milieu urbain. En contrepartie, il est un peu plus coûteux et lourd qu'un système de vitesses traditionnel.

Voir et être vu

Le dernier point important pour votre sécurité concerne l'éclairage. Pour cela, nous vous laissons vous reporter à l'article sur le sujet publié dans ADTC-Infos N° 141 Octobre 2014, téléchargeable sur le site internet de l'ADTC :

http://adtcgrenoble.org/spip.php?article379

Jean-Marc Bouché

Quand aura-t-on un M. ou une Mme vélo à la Métropole ?

Parmi les 20 mesures préconisées dans notre livre blanc pour une métropole cyclable, nous évoquions la nomination d'un(e) élu(e) référent vélo qui soit également un(e) cycliste régulier(e).

A nos yeux, cet(te) élu(e) communautaire pourrait recevoir les doléances des cyclistes sur les dysfonctionnements constatés sur les aménagements cyclables souhaités et les transmettre aux services concernés.

En connaissant ainsi les problèmes, les remarques sur les manques, les discontinuités, cet élu deviendrait rapidement un référent incontournable pour faire les bons choix lors des études des futurs itinéraires cyclables de la Métropole et favoriserait une meilleure prise en compte des avis des usagers.

Le rôle indispensable d'un tel élu communautaire a été cité lors du bilan de l'évaluation du contrat de déplacement de la communauté d'agglomération précédente.

En illustration de ce propos, nous pouvons évoquer le problème de la continuité cyclable sur l'esplanade.

Nous avions obtenu qu'un cheminement cyclable soit matérialisé entre une rangée d'arbres afin de permettre le passage de la sortie du pont de la porte de France pour rejoindre la route de Lyon. Ce tracé précaire protégé aux entrées par des rochers se faisait tant bien que mal.

Depuis peu les voitures en stationnant entre les arbres bloquent tout passage de cyclistes. Aujourd'hui, à qui faire remonter ce dysfonctionnement, Ville ou Métropole ?

Philippe Zanolla

Quelques enseignements de la billettique

Les MétrovéloBox

La location d'un Métrovélo directement dans certaines MétrovéloBox n'est plus possible depuis le 1er septembre 2015. La Métro va faire modifier les casiers de ces MétrovéloBox pour qu'ils puissent recevoir n'importe quel vélo. Le nombre des places de consignes offertes à l'abonnement va donc augmenter et c'est une bonne chose pour améliorer les possibilités d'intermodalité.

On peut regretter que ces MétrovéloBox ne soient pas plus nombreuses aux terminus des lignes de transport en commun (exemple Le Fontanil-Palluel), et aussi que celle(s) qui n'est (ne sont) plus utilisée(s) (exemple en face de MC2) ne soi(en)t pas redéployée(s).

Christian Cotte

Outre sa fonction tarifaire, la billetterie des transports publics permet depuis un siècle de connaître leur fréquentation. Combinée aux observations de terrain, elle permet d'ajuster les services. La comptabilité des encaissements donne déjà une idée du nombre et du type d'utilisateurs en fonction des titres de transport vendus, mais cette information reste limitée et imprécise.

Premières mesures

Dans les années 50, l'introduction d'oblitérateurs mécaniques équipés de compteurs, confiés au conducteur, permettait de connaître la fréquentation avec une fiabilité des plus relatives. Avant l'informatique, tout se faisait à la main, avec crayon, papier et longues additions. Un exemple simple : la ligne 6, offrait 110 courses par jour effectuées par 7 bus et 12 conducteurs. Du lundi au vendredi, on obtenait ainsi 60 relevés de 5 à 10 groupes de nombres écrits au terminus dans des conditions spartiates. Honneur au scribe qui interprétait ces écrits.

Des progrès...

La rationalisation de la structure tarifaire a fiabilisée les comptages. Par exemple, la validation systématique du titre de transport à chaque montée permet de connaître précisément le nombre d'usagers empruntant une ligne au lieu de l'évaluer à la louche en appliquant un « coefficient de redressement » très incertain pour tenir compte des correspondances. La billettique introduite dans les années 90 a permis de mieux comptabiliser l'utilisation des transports publics.

... mais des erreurs de raisonnement...

Toutefois, ce comptage assimilé trop hâtivement à la connaissance des usagers a donné lieu à de fausses interprétations. Ainsi, constatant entre 50.000 et 60.000 oblitérations par jour comptabilisées du lundi au vendredi sur une ligne X, l'exploitant concluait que cette ligne était probablement fréquentée par environ 30.000 personnes dont la quasi-totalité effectuait l'aller-retour les 5 jours.

… rectifiées par un comptage plus fin.

À Lyon, une utilisation astucieuse de la billettique a permis de préciser ces mesures : les valideurs lisent les titres d'abonnement présentés et mémorisent le numéro de la carte qui reste anonyme. Ainsi on va compter non plus des titres de transport, mais les personnes physiques qui ont effectué les voyages.

Les résultats remettent très profondément en cause les idées acquises. En effet, même si les validations correspondent bien à 28 000 personnes le lundi et 30 000 le mardi, parmi ces 30 000 on en trouve 7 000 qui n'étaient pas là lundi. Et même si le nombre de personnes reste le même le mercredi, on trouve parmi elles une proportion importante qui n'était pas là le lundi et / ou le mardi.

Bref sur la semaine, seuls 18 000 à 20 000 abonnés sont présents les 5 jours, si bien que les 60 000 validations ne correspondent pas à 30 000 abonnés mais à 40 000 ou 45 000 personnes réelles qui ont voyagé sur la ligne dans la semaine, soit 40 % de plus que ce qu'on pensait.

Le cas des derniers services

Des observations édifiantes sont faites sur les derniers départs, souvent négligés voire pourchassés par l'autorité organisatrice. Les usagers doivent se battre pour éviter une « optimisation » destructrice. Usagers ou plutôt ex-usagers des lignes « Proximo » vous voyez de quoi je parle !

Les observations se font sur un arrêt et montrent une faible fréquentation apparente, de l'ordre de 10 personnes par soir (normal, au dernier départ, avez-vous confiance dans la fiabilité de l'exploitant ? si vous loupez le dernier bus vous finissez à pied !). Mais de jour en jour, ces 10 personnes ne sont pas les mêmes. En 3 jours, on compte 24 personnes différentes. En un mois, on compte 150 personnes différentes. Ces usagers « occasionnels » ne sont pas abonnés et paient plein tarif. Ils sont donc très précieux pour le réseau et son taux de couverture. On devrait en prendre soin et essayer d'en accroître le nombre. Pourquoi ne le fait-on pas ?

Jean-Yves Guéraud

Les grandes coupures urbaines

Bordée de montagnes et traversée par deux rivières, la région grenobloise est aussi transpercée par des autoroutes et des voies ferrées. Ces éléments naturels ou artificiels constituent autant de coupures obligeant trop souvent les cyclistes à effectuer de longs détours ou à emprunter des corridors dédiés aux déplacements motorisés.

Depuis la reconstruction de la passerelle du Rondeau entre Echirolles et Seyssins au-dessus du Drac, aucun ouvrage dédié aux modes actifs n'a été réalisé bien que la pratique du vélo ait fortement augmenté (+43% depuis 2008). C'est indéniablement un frein à l'usage du vélo et au développement de la marche à pied.

Les infrastructures tel que des passerelles vélos/piétons sont en effet un élément crucial pour le confort et le développement des déplacements à vélo. Elles participent non seulement à la sécurité des cyclistes confirmés, elles rendent aussi le vélo attractif pour de nouveaux usagers. Enfin, elles sont une forme de communication et un moyen de visibiliser ce moyen de transport.

Nous vous présentons dans ce dossier les coupures les plus évidentes et les passerelles dont la réalisation favoriserait l'atteinte de l'objectif de triplement de la part modale vélo souhaitée par les élus de la Métropole.

Passerelle Mauvernay entre La Buisse et Centr'Alp

L'A48 constitue une coupure importante pour les personnes se déplaçant à vélo et devant rejoindre la zone d'activités de Centr'Alp localisée sur les communes de Moirans, St Jean de Moirans et Voreppe. 5000 salariés y travaillent et un nombre non négligeable doit emprunter le pont dédié aux véhicules qui laisse un cheminement de largeur réduite pour les piétons et n'offre aucune sécurité pour les cyclistes. Le demi-échangeur, inauguré en 2014, venant en complément du premier pour la direction de Lyon a aggravé la situation des cyclistes par la mise en place d'îlots centraux sur les voiries d'accès.

Avec d'autres associations du pays Voironnais, l'ADTC demande la réalisation d'une passerelle dédiée aux modes actifs dont le coût est évalué à 1 M€ Lors des échanges entre AREA, les collectivités et les associations sur la modification du projet de demi-échangeur sur l'A48 en direction de Lyon qui ont permis de faire passer son coût de 14 à 8 M€, les collectivités locales et AREA semblaient d'accord pour réaliser cette passerelle. Mais maintenant que le demi-échangeur est en service, AREA refuse de participer à son financement. Une instruction ministérielle du 31 octobre 2002 oblige pourtant les aménageurs du réseau routier national (c'est le cas ici) à prendre en compte la circulation cyclable hors zones urbaines, en complément de la loi LAURE.

À ce jour, les courriers adressés par les associations et la mairie de La Buisse au ministère de l'environnement n'ont reçu qu'une assurance de la transmission aux services concernés, rien de plus.

Passerelle Gières - Meylan

Une longue coupure de 7 km sépare le pont sur l'Isère reliant Domène à Montbonnot et la passerelle de l'Ile d'Amour reliant le campus de St Martin d'Hères - Gières à Meylan. La zone d'activités Inovallée située à Meylan et Montbonnot représente aujourd'hui 12 000 salariés. La distance pour relier à vélo Inovallée à la gare de Gières, où plus de 100 trains par jour s'arrêtent, est relativement importante.

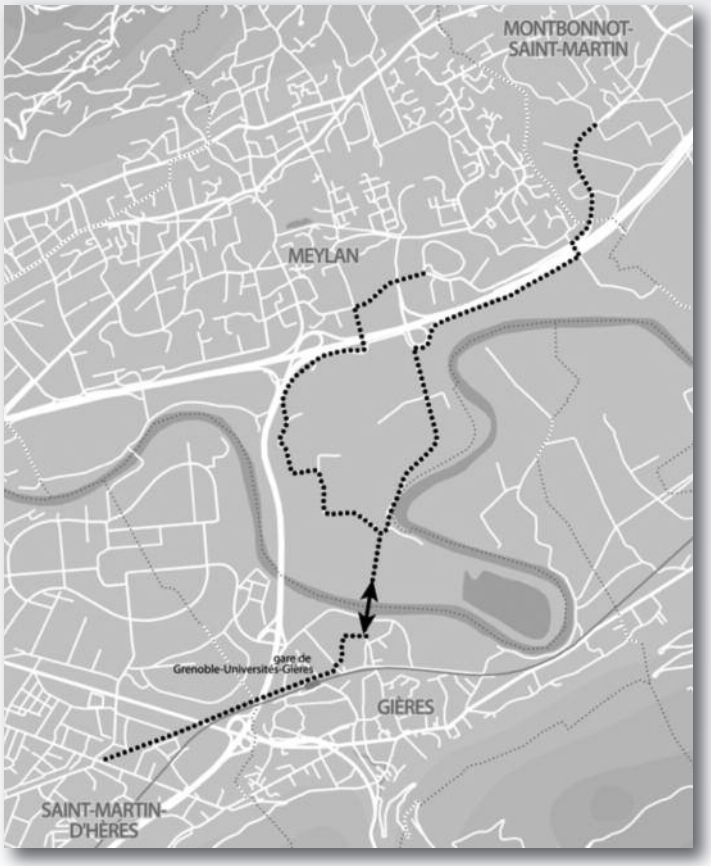
Pour réduire cette distance, l'ADTC demande la réalisation d'une passerelle reliant Gières (dans le prolongement de la rue de l'Isère) à la Taillat à Meylan. Elle réduirait de 6 à 4 km la distance entre la gare de Gières et le siège d'Inovallée à Meylan, et de 8 à 5 km la distance entre la gare de Gières et l'INRIA à Montbonnot.

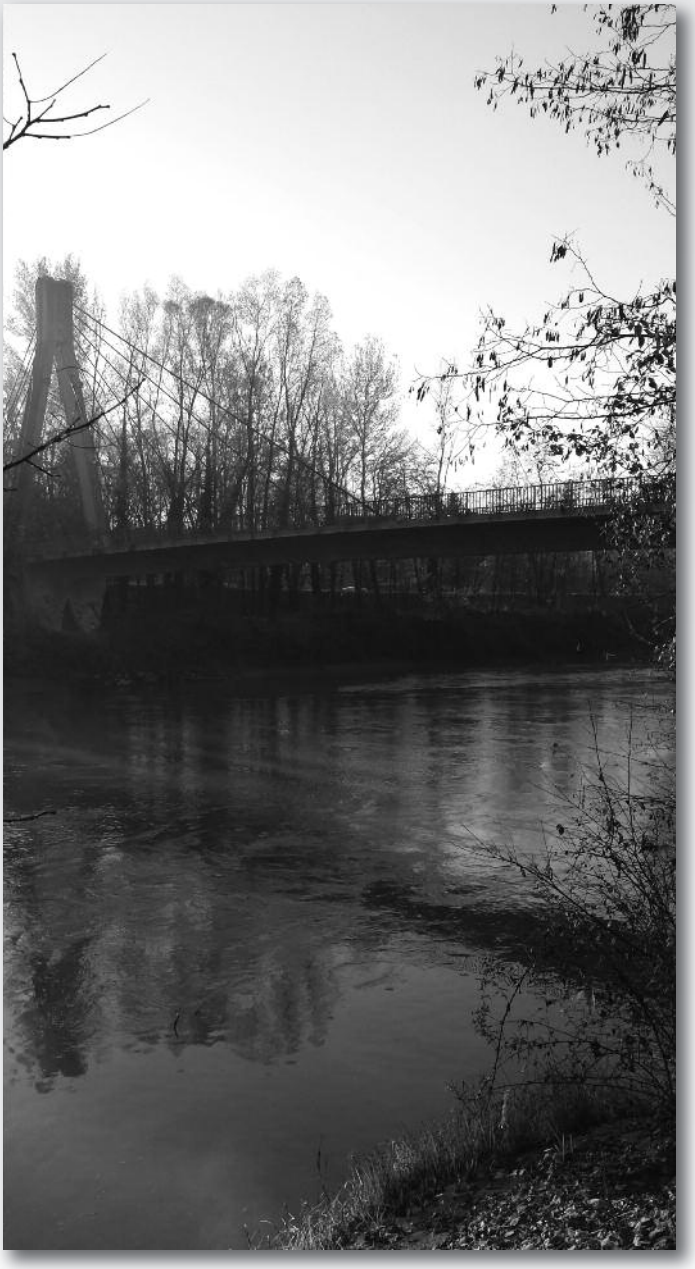
Cette passerelle faciliterait également l'accès à vélo à la gare de Gières pour les habitants de l'Est de Meylan et de Montbonnot.

Dans la continuité du projet en cours d'étude de la branche gares de Grenoble - MC2 - gare de Gières du Réseau Express Vélo (appelé également autoroute à vélo), cette passerelle permettrait de faire le parcours à vélo plus rapidement et en sécurité en évitant notamment la traversée de l'avenue Gabriel Péri entre le Sud de Grenoble, St Martin d'Hères et Inovallée.

Cette liaison relierait la gare de Gières à la voie verte Valence - Grenoble - Albertville - Annecy. Les voies vertes deviennent aujourd'hui un atout touristique important et doivent être connectées aux gares pour conforter leur attractivité.

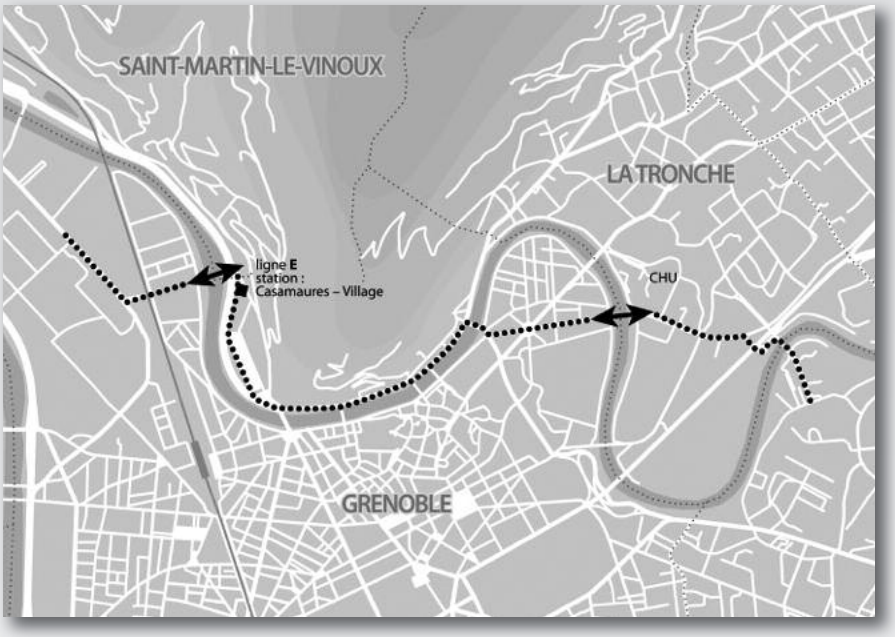
Plus localement, cette passerelle Meylan - Gières augmenterait les possibilités de boucle à pied ou à vélo pour les loisirs des habitants de la Métropole. Cette passerelle faciliterait l'accès au lieu de promenade du lac de la Taillat dans la boucle de l'Isère à Meylan.





Passerelles à Grenoble

Avec l'ouverture de la piste bidirectionnelle sur le quai de France, c'est un axe fort qui s'esquisse de la Presqu'île scientifique au Campus en passant par l'Hôpital Nord. Deux nouvelles passerelles permettraient de le terminer.



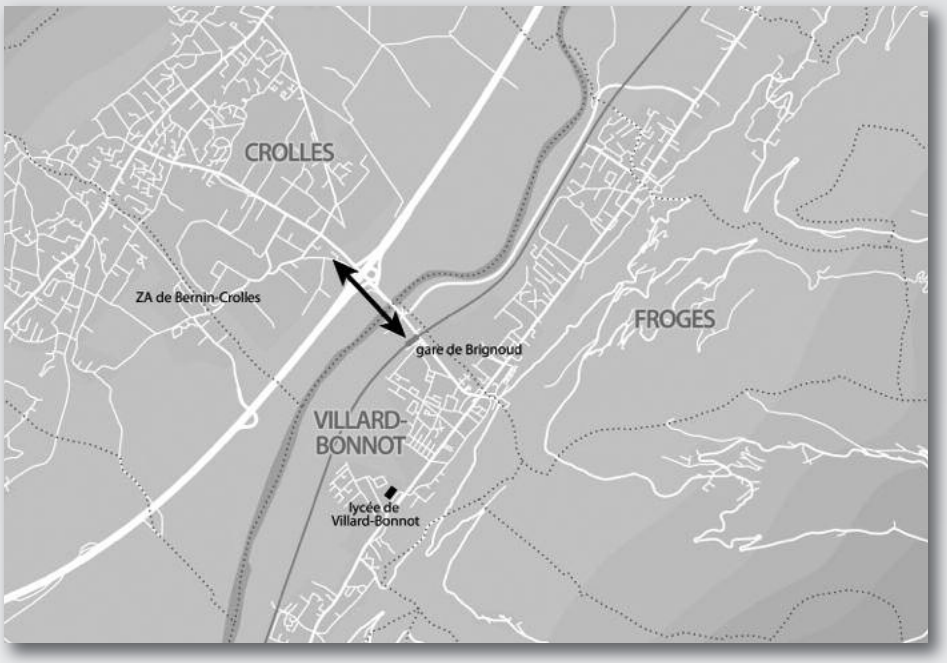
Pour le terminer, il manque un ouvrage de franchissement de l'Isère suivi d'une traversée de la RN481 au nord de l'esplanade, en face de la rue Durand-Savoyat. Cette passerelle ouvrirait le quartier Jean-Macé vers l'esplanade et donnerait à ses habitants et aux salariés y travaillant un accès direct à la station Esplanade-Casamaures de la ligne E de tram.

Depuis le pont de Chartreuse, cet itinéraire suivrait la rue Bizanet et franchirait de nouveau l'Isère par une autre passerelle dédiée, positionnée dans le prolongement de cette rue (ou de la rue de Mortillet) pour rejoindre le boulevard de la Chantourne à La Tronche, dont les aménagements cyclables sont à l'étude. Cette passerelle permettrait également aux personnes se déplaçant à vélo d'éviter l'avenue Maréchal Randon dépourvue d'aménagements cyclables et non sécurisée pour les déplacements à vélo.

Enfin, cet itinéraire franchirait l'avenue de Verdun reliant Meylan à Grenoble par le passage souterrain Ricou et l'Isère par la passerelle du tram B pour arriver au Campus.

Sans avoir les caractéristiques d'un axe du Réseau Express Vélo, cet itinéraire offrirait une liaison forte et directe entre trois pôles d'emploi et d'études importants de la Métropole. Aujourd'hui la liaison place Mandela - Campus n'est pas sécurisée en totalité. En suivant la boucle de l'Isère par les quais Charpenay et Yermoloff, le cycliste doit faire un détour important et traverser l'inconfortable carrefour des Hôpitaux.

Liaison entre Brignoud et Crolles à vélo et à pied



L'A41 et l'Isère entre Brignoud et Crolles représentent une barrière presque infranchissable pour les cyclistes et piétons notamment en heures de pointe, compte tenu du trafic très important de véhicules. Les besoins de déplacement entre les deux rives de l'Isère sont pourtant importants.

La gare de Brignoud, qui pourrait être renommée gare de Brignoud-Crolles, est difficilement accessible à vélo ou à pied pour les habitants de Crolles voulant prendre le TER vers Grenoble ou Chambéry.

La zone d'activités localisée sur les communes de Bernin et Crolles où travaillent des milliers de salariés est tout aussi difficile d'accès à vélo pour les habitants de la rive gauche ou pour les salariés voulant jouer la multimodalité TER + vélo en gare de Brignoud.

Cette gare, dont l'aménagement des abords est à l'étude, a pourtant un potentiel très important reconnu par le projet de réalisation d'une troisième voie qui permettra, en 2018 ou 2019, d'obtenir en heures de pointe une desserte par TER tous les quarts d'heure.

On peut également citer les besoins de déplacement des élèves de Crolles vers le lycée de secteur situé à Villard-Bonnot, à quelques kilomètres mais très difficile à atteindre à vélo aujourd'hui.

L'ADTC demande la réalisation d'un franchissement de l'A41 et de l'Isère dédié aux modes actifs. Par ailleurs l'accès à la gare est difficile pour les bus depuis Crolles, aussi les ouvrages dédiés pourraient être partagés avec les transports publics. La difficulté pour la réalisation d'un tel ouvrage est due à la présence des bretelles d'autoroute. Pour les modes actifs il faudrait passer sous les bretelles et à la sortie franchir l'autoroute ce qui n'est pas très pratique à l'usage. D'où une solution s'éloignant de l'échangeur et intégrant une réflexion concernant l'aménagement futur du quartier de la gare serait à envisager.

Dossier coordonné par Emmanuel Colin de Verdière et Philippe Zanolla avec la participation de Bernard Bouvier et Bertrand Christian. Schémas réalisés par Sylvain Blanchard

P+R dans la région grenobloise

La grande majorité des usagers du réseau TAG rejoint à pied son arrêt de bus ou de tram. Pour les personnes éloignées d'un arrêt bien desservi, les parkings relais (P+R) sont des compléments indispensables lui permettant d'éviter de se rendre en voiture jusqu'au cœur de Grenoble.

Faisons un zoom sur le nouveau P+R du Fontanil-Cornillon, les projets de P+R de Domène et de pôle multimodal de Montbonnot Pré de l'Eau.

P+R du Fontanil-Cornillon Palluel

Avec le P+R de St Egrève Karben, le P+R créé au Fontanil-Cornillon est l'un des deux principaux parkings relais le long de la ligne E de tram inaugurée en septembre. Il permet aux usagers de laisser leur voiture en amont des principales zones de congestion en heures de pointe pour prendre la ligne E de tram, ligne de transport public fiable, fréquente, rapide, et fonctionnant de 5h à 1h du matin.
Les caractéristiques de ce P+R lui permettent d'atteindre déjà une fréquentation importante, parfois proche de la saturation, au bout de quelques mois.

Le 16 décembre 2015, le SMTC a voté le doublement du parking relais (de 100 à 200 places).

L'ADTC renouvelle sa demande d'installation d'une consigne vélo MétrovéloBox au terminus de la ligne E de tram pour permettre la multi-modalité vélo + tram.

Projet de P+R de Domène Les Arnauds

Lors du comité syndical du 5 novembre 2015, le SMTC (Syndicat Mixte de Transports en Commun de l'agglomération grenobloise) a voté la réalisation en 2016 d'un P+R à Domène les Arnauds, à la limite avec la commune du Versoud, sur un terrain cédé à titre gracieux au SMTC par la Ville de Domène. Le coût prévisionnel de l'opération est de 300 000 €

Pour l'ADTC, la création de ce parking relais pose question. Contrairement au P+R du Fontanil desservi par la ligne E de tram, fréquente, avec une forte amplitude horaire, la desserte en transport public n'y est pas attractive :
- La ligne Transisère Express 2 Le Champ Près Froges - Grenoble - Voreppe restructurée en janvier 2015 a été très dégradée avec une baisse de 60 % de sa fréquence en heures de pointe.
- La ligne du Grésivaudan G61 Le Touvet - Crolles - Villard Bonnot - Domène - Montbonnot - Meylan a une fréquence faible (2 bus par heure en pointe, 1 par heure en journée). Le stationnement étant facile le long de la ligne, il sera peu intéressant pour un usager ayant pris son véhicule de le stationner au P+R.
- Du fait de son fonctionnement en fourche (un bus sur deux part des Arnauds, l'autre part de Chenevières), la ligne TAG 15 Domène Les Arnauds/Chenevières - Grenoble Verdun Préfecture a une fréquence faible aux Arnauds. Cette ligne reste peu rapide pour accéder à Grenoble du fait de l'absence de prise compte aux feux et de la non-desserte du centre-ville. Le parking de la mairie de Domène, dont l'arrêt est desservi par les bus des deux branches, est de fait un P+R pour utiliser la ligne 15. Les commerces du centre de Domène, qui permettent de faire un achat entre le bus et la voiture, rendent encore plus naturel ce fonctionnement.

Pour l'ADTC, la diminution de l'usage de la voiture individuelle dans ce secteur passe d'abord par un retour de la desserte de Domène par la ligne Express, et avec une fréquence importante.

Projet de pôle multimodal de Montbonnot de Pré de l'Eau

Sur l'autre rive de l'Isère, à Montbonnot Pré de l'Eau, un pôle multimodal est en projet. Avec la desserte fréquente par les lignes Transisère Express et 6070, ainsi que le projet d'y prolonger la ligne TAG C1 Grenoble - Meylan, ce pôle possède les caractéristiques nécessaires au succès.

Ce pôle ne doit pas se substituer à une amélioration indispensable de la ligne Transisère 6020 Grenoble gare - Crolles. Tout montre en effet que l'utilisation du transport public est importante si l'usager peut d'abord l'utiliser en s'y rendant à pied depuis son domicile.

Emmanuel Colin de Verdière

OURA.COM

Oura.com, c'est le nouveau site de recherche d'itinéraires pour la Région Rhône-Alpes, site qui regroupe les TER, les navettes Aéroport, les 8 réseaux départementaux de cars et 18 réseaux urbains.

Au printemps 2016, les concepteurs du site OùRA.com prévoient aussi de vendre en ligne des titres de transport. Un véritable progrès puisque presque tous les réseaux y sont intégrés, ce qui permet de préparer des déplacements sans devoir consulter plusieurs sites.
L'interface est réussie, malgré encore quelques ratés avec des suggestions quelquefois farfelues. Toutefois les déplacements à vélos ne sont pas pris en compte.

Maintenant pour se déplacer autour de Grenoble, on a à disposition ce nouveau site, mais aussi Itinisère développé par le Département et dont la nouvelle version 2.0 mise en ligne cet été marque une nette amélioration (mais il n'intègre toujours pas les liaisons TER !) et celui de la Métropole : Métromobilité.

Est-il nécessaire que chaque collectivité développe (et finance) son propre site ?

François Lemaire

Nouvel accord pour le financement du SMTC

Coup de théâtre lors du comité syndical du SMTC (Syndicat Mixte de Transport en Commun de l'agglomération grenobloise) le 15 octobre 2015 : alors que le financement du SMTC était en chute libre, le Département de l'Isère et Grenoble Alpes Métropole (la Métro) ont trouvé une solution, sous forme d'un montage financier satisfaisant tout le monde.

Le Département et la Métro ont sorti de la dette globale du SMTC les sommes non directement liées aux transports en commun (voirie, espaces publics). Le remboursement de ces sommes permet de financer le SMTC à hauteur de 16 M€ par an pendant 10 ans. Additionnée aux 11 M€ au titre du transport scolaire que le Département a délégué au SMTC à l'intérieur de la Métro, la contribution atteint donc 27 M€ par an pour les 10 prochaines années.

Le tableau ci-dessous indique la participation, en M€ par an, du Département au SMTC qui avait été signée le 30 janvier 2015 (accord 1), et celle qui a été votée au SMTC le 15 octobre 2015 (accord 2). La participation de la Métro est au moins égale à celle du Département.

	accord 1	accord 2
2014 (réf)	36	36
2015	31	31
2016	25	27
2017	20	27
2018	15	27
2019	10	27
2020 à 2025	0	27

Le CDI a indiqué que sa participation pourrait aller au-delà sur des projets d'investissements qu'il partage.

Cela étant, la composition du SMTC va évoluer dans les prochains mois et années et en 2017, la Région Auvergne - Rhône-Alpes devrait prendre aux Départements les compétences transport interurbain et transports scolaires. Pour coller au mieux aux attentes des usagers, une participation des Communautés du Grésivaudan et du pays Voironnais est souhaitable.

Nathalie Teppe

Concertation sur le câble : l'avis de l'ADTC*

Du 5 octobre au 13 novembre 2015, La Métro a organisé une concertation sur le projet de transport par câble entre Fontaine et Saint-Martin-le-Vinoux.

Présenté comme une solution innovante, le câble est à la mode, et les projets se multiplient. À Grenoble, la présence d'un constructeur local légitime la promotion du transport par câble, même si, en cas de décision d'en réaliser un, le constructeur local ne serait pas sûr de gagner le marché à l'issue de la mise en concurrence obligatoire ouverte à tous les constructeurs. Le Contrat de Plan État - Région 2014 - 2020, signé en mai 2015, prévoit 38 M€ pour les projets de transport par câble. Cette manne explique l'empressement des élus locaux mais ne dispense pas de se poser certaines questions.

Où implanter le transport par câble ?

Le câble est adapté aux dénivelés et au franchissement d'obstacles (cours d'eau, voies routières ou ferrées importantes). Dans ces configurations, il est compétitif par rapport aux autres modes de transport, sous réserve d'une densité suffisante. Cependant, trouver un site justifiant une liaison par câble n'est pas si facile : la concertation sur la liaison Fontaine - Lans-en-Vercors a montré que le câble n'y était pas adapté du fait de l'habitat dispersé, ni finançable.

Le projet de câble Fontaine – Saint-Martin-le-Vinoux se trouve, lui, dans un secteur en cours de densification et adapté aux avantages du transport par câble, avec des obstacles à franchir : le Drac et l'Isère, deux autoroutes et une voie ferrée. De plus, il permet de mailler le réseau en reliant les lignes de tramway A, B et E.

Quels sont les besoins dans ce secteur ?

Dans ce secteur, le trafic actuel des lignes de bus (C6, 22 et 54), modeste, se limite surtout aux trajets domicile - travail vers les zones d'emplois de la Presqu'île. Sur cette portion de la ligne C6, les bus de roulent souvent à vide en heures creuses. Les projets en cours de réalisation (Presqu'île) ou d'étude (Porte du Vercors) généreront un trafic limité dans un avenir proche, d'autant que l'urbanisation prévue de la ZAC Portes du Vercors est lente : la fin du programme est fixée en 2040, seulement 45 % des logements sont programmés pour 2028. Les trafics prévus sur le câble, 5000 voyageurs par jour en 2021, 8500 en 2030, sont loin de justifier un investissement de plus de 60 M€

La comparaison avec la desserte par bus présentée dans le dossier de concertation est partiale : la ligne de bus alternative étudiée suit le parcours du câble, alors que contrairement au câble, elle pourrait suivre un tracé mieux adapté aux besoins, comme les lignes actuelles C6, 22 ou 54. Il aurait fallu étudier un scénario avec des lignes de bus limitant les ruptures de charge, puisque ces dernières réduisent fortement l'attractivité des transports en commun.

L'ADTC demande que le plan masse de la ZAC Portes du Vercors permette l'implantation d'une ligne de bus ou de BHNS, voire un débranchement de la ligne A du tramway à long terme.

Quelles priorités pour la métropole ?

L'empressement à récupérer les subventions pour le câble a court-circuité toute réflexion. Alors qu'il faudrait réserver les investissements lourds, comme le tramway, aux lignes de bus réalisant déjà un trafic important, ce projet de câble proposé hors de tout besoin important se ferait au détriment de projets bien plus utiles :

- Le prolongement de la ligne E à Pont de Claix (pour éviter la correspondance à Louise Michel, coûteuse pour l'exploitant et pénalisante pour l'usager), avec desserte en tram-train du sud grenoblois,

- Le prolongement de la ligne A à Sassenage,

- D'autres lignes de tramway ou de BHNS, notamment vers Meylan et le Grésivaudan, où les logements et zones activités existant déjà continuent de se développer.

Au lieu de fixer a priori un mode, l'ADTC demande qu'on agisse avec méthode, en se posant dans l'ordre les bonnes questions : où sont les besoins en transport public ? quels sont les modes les mieux adaptés pour y répondre ? comment classer les projets en termes de priorité ? quel budget consacrer au transport public ? Au vu des trafics attendus, l'extension du réseau de tramway est prioritaire.

Christophe Leuridan

* L'avis complet se trouve à l'adresse www.adtc-grenoble.org/IMG/pdf/151109-concertation-metrocableavisadtc.pdf

J'ai testé pour vous : Tag&Pass

Deux adhérents de l'ADTC ont testé le nouveau service de tarification « Tag&Pass » de la Semitag. Voici leurs témoignages.

Habitant dans le Grésivaudan, j'effectue des trajets dans la métropole et ponctuellement sur les lignes Transisère. J'ai un Iphone. Début septembre, je décide d'utiliser Tag&Pass, offre attendue depuis de nombreuses années.

De la théorie … Inscription et création de compte

L'inscription au service TAG&Pass s'effectue sur www.tag.fr/tag-pass. Au cours de ce processus, vous devez indiquer vos coordonnées personnelles et bancaires : les données transmises sont sécurisées et aucun prélèvement n'est réalisé à cette étape.

Choix du support

- Pour utiliser TAG&Pass sur votre smartphone (Android dès le 1er septembre) et IOS (disponible courant septembre), téléchargez l'application TAG&Pass sur votre store (Play Store ; Apple Store courant septembre). L'application TAG&Pass sur smartphone est valable sur le réseau TAG et sur les 5 lignes Transisère.

- Pour utiliser une carte OùRA ! rendez-vous en agences de Mobilité pour faire charger le titre sur votre carte actuelle, ou en acheter une nouvelle, ou bien utilisez le formulaire de vente par correspondance TAG&Pass (PDF). La carte OùRA ! n'est valable que sur le réseau TAG.

… à la pratique

Hélas, au 12 novembre 2015, l'application n'est toujours pas disponible sur Iphone. J'ai dû me rabattre sur l'utilisation du support OùRA, je ne pourrai donc pas utiliser le service sur les lignes Transisère (uniquement disponible sur smartphone).

Fin septembre, je me présente au guichet de l'Agence de Mobilité TAG d'Alsace-Lorraine. On m'annonce que ma carte actuelle n'est valable qu'un an. Je dois en refaire une. Mais il faut une photo. Je n'en ai pas et il n'est possible ni de me prendre en photo sur place, ni de scanner une pièce d'identité. Je dois repasser.

Quand je repasse début novembre, on me fait une nouvelle carte TAG. Hélas, je n'ai pas vérifié si elle est compatible avec *("reconnue par")* Transisère, je dois donc continuer à prendre des tickets pour ces voyages. Je garde donc sur moi mon ancienne carte également.

Mi-novembre 2015, j'ai un doute sur la possibilité d'utiliser ma carte pour Transisère. Je demande confirmation à un agent TAG d'Alsace-Lorraine. Très gentiment, il cherche dans ses documents. Selon lui, on peut utiliser le service Tag&Pass sur support carte pour voyager sur le réseau Transisère.

Pour vérifier, j'appelle Transisère. L'agent qui me répond, peu aimable, dit qu'elle n'est pas au courant et que c'est un service TAG. Je dois me renseigner auprès d'eux. Je réponds que cela concerne des lignes Transisère. *"Madame, c'est géré par la TAG, voyez avec eux, on n'est pas au courant".*

Finalement, cherchant sur le site de la TAG, je trouve cette phrase : La carte OùRA ! n'est valable que sur le réseau TAG.

En utilisant TAG&Pass pour la première fois le 12 novembre 2015, sur une ligne TAG, j'ai l'impression de franchir une belle étape de modernité, même si c'est avec une carte en plastique pour l'instant. J'attends encore avec le passage au smartphone l'utilisation sur une ligne Transisère.

Janig Mouro

Autre témoignage

J'ai essayé récemment le système de paiement TAG&Pass, proposé par le réseau urbain de Grenoble. J'ai créé mon compte en ligne en quelques minutes. Ensuite, il suffit de présenter son smartphone à la borne de validation lorsqu'on prend le bus ou le tram. Deux modes de validation sont proposés, par NFC ou par lecture d'un QR code. Je ne suis pas arrivé à faire fonctionner le NFC. En revanche, le QR code a été scanné sans perte de temps. Une fois la validation effectuée, une horloge s'affiche à l'écran, décomptant en temps réel la durée de validité du titre de transport. Si on scanne un nouveau QR code pendant la période de validité, le système comprend qu'il s'agit d'une correspondance. Les trajets sont prélevés en fin de mois, au tarif du ticket en carnet, avec un plafonnement au prix de l'abonnement mensuel plus 10%.

TAG&Pass est une excellente initiative facilitant l'accès des usagers occasionnels aux transports en commun. Quand une application valable du même type sera-t-elle offerte sur tous les réseaux de transports urbains, à l'instar des badges de télépéage qui sont valables sur tous les réseaux d'autoroutes ?

Alain Caraco

Rencontre avec le SMTC

Le 6 novembre dernier, l'ADTC a rencontrée le SMTC. À cette occasion, les principales demandes d'amélioration pour rendre plus attractif le réseau de bus de l'agglomération en septembre prochain ont été rappelées :

- Déplacement des terminus des lignes Proximo 14, 15, et 17 au centre-ville (Trois Dauphins),

- Prolongement de la ligne C3 jusqu'à la ligne A à Echirolles (Marie Curie),

- Prolongement de la ligne C6 jusqu'au Campus à St Martin d'Hères,

- Priorité aux feux à donner aux bus des lignes Proximo 14, 15, et 17,

- Cadencement des horaires des lignes Proximo,

- Dernier départ des bus des terminus des lignes Proximo pas avant 21 h,

- Ouverture au service commercial des services « sans voyageurs » sur les lignes Flexo.

Nous avons également mentionnés l'utilité de passer la ligne 12 en ligne Chrono ainsi que la nécessité d'évaluer la ligne C6, le jumelage des lignes C3 et C4, et les services de soirée sur les lignes de Tram et de bus Chrono.

Christian Cotte

Où est passée la concertation-bilan promise suite aux restructurations des lignes Transisère Express et 6020 ?

En septembre 2014, la ligne Transisère 6020 Grenoble - Crolles a été amputée : ses terminus ont été déplacés, des gares à l'arrêt Verdun Préfecture à Grenoble, et du Coteau au stade Brocey à Crolles supprimant ainsi la desserte de la majeure partie de Crolles et Grenoble.

Le 5 janvier 2015, les lignes Express de la région grenobloise ont été restructurées avec notamment, sur les trois lignes, une baisse de la fréquence en heures de pointe et la suppression de la desserte de nombreux arrêts dont par exemple l'arrêt très utilisé Domène Mairie. Les témoignages recensés par l'ADTC montrent un retour à la voiture pour de nombreux usagers.

L'ADTC demande qu'un comité de lignes Transisère soit organisé rapidement afin d'envisager des mesures correctives à ces deux restructurations mal pensées.

Emmanuel Colin de Verdière

Réorganisation de la mobilité dans le Grésivaudan

La Communauté de Communes du Pays du Grésivaudan (CCPG), regroupant 47 communes et 101 000 habitants, est Autorité Organisatrice des Transports Urbains depuis 2009 et gère un réseau de transport comportant 15 lignes régulières, 56 lignes à vocation principalement scolaire (transportant environ 6000 élèves chaque jour), 17 lignes à la demande, ainsi que des lignes saisonnières.

Ce réseau de transport était géré dans le cadre de marchés publics de transport, passés avec 8 transporteurs et arrivés à échéance au 31 août 2015. Avant d'entamer une procédure de mise en concurrence, la Communauté de Communes du Pays du Grésivaudan (CCPG) a dû décider du futur mode de gestion, du cadre juridique et du cadre contractuel qu'elle entendait mettre en place ; son choix s'est porté sur une délégation de service public (DSP) avec une convention de contribution financière forfaitaire. Ce type de contrat permet à la CCPG de :

• Limiter les risques pris par la collectivité tant au niveau commercial qu'industriel,

• Favoriser l'innovation, l'amélioration de la qualité de service, l'optimisation de la fréquentation et des recettes,

• Intéresser le délégataire par un bonus-malus à la qualité du service,

• Laisser au délégataire une souplesse contractuelle dans la gestion de l'offre de service et dans l'exploitation.

Après avoir reçu 3 propositions d'exploitation, la CCPG a choisi le groupement GR4, comprenant Dalbon Goulaz, CarPostal France, Europe Autocars et Philibert Transport implantés à Theys, Allevard, Goncelin, Pontcharra et Bernin. Le contrat a été signé pour une période de 7 ans à compter du 1er septembre 2015 avec trois missions principales.

Mission générale

Cette mission comprend :

• La restructuration du réseau pour le 1er septembre 2016,

• La création de nouveaux services,

• L'amélioration de la qualité de service dans la durée,

• L'amélioration de l'image des TC sur le territoire,

• L'optimisation du coût pour la collectivité,

• L'exploitation des lignes régulières et à la demande, du service Mobil'bus, des services scolaires, des lignes saisonnières (estibus, skibus, navettes Chamrousse) et festives (Coupe Icare, …),

• La gestion du matériel roulant, avec éventuellement l'expérimentation de nouveaux types d'autocars ou d'autobus,

• La gestion des équipements embarqués (SAEIV, écrans, radio data, ...), facilitant l'usage des TC aux clients,

• L'adaptation continue de l'offre de service.

Mission de coordination du réseau

Le délégataire assure la mission de coordonnateur. À ce titre il assure pour l'ensemble du réseau de transport du Grésivaudan les missions suivantes :

• La coordination des offres de transports avec les autres services du Grésivaudan et les partenaires extérieurs,

• Le contrôle des voyageurs,

• Les opérations relatives à l'information, la promotion et la communication du réseau du Grésivaudan.

Développement de l'interopérabilité et de l'intermodalité

La dispersion du territoire du Grésivaudan, la proximité de Grenoble et de Chambéry, et les caractéristiques du réseau de transport (une majorité de clientèle scolaire) obligent à organiser les transports de manière globale. Les offres doivent être complémentaires et coordonnées pour faciliter l'usage et proposer une réelle alternative à l'usage de la voiture :

• Covoiturage,

• Autopartage,

• Vélo,

• Chaîne de la mobilité (gestion du premier kilomètre ou du dernier kilomètre du trajet d'un usager),

• Correspondances avec les services TER, Transisère, SEMITAG, interopérabilité et l'intermodalité,

• Information à la clientèle.

La nouvelle convention de DSP a débutée avec le réseau actuel pour laisser au nouvel exploitant le temps de s'approprier le territoire, de mettre en place et de roder les outils d'exploitation et commerciaux nécessaires au lancement du nouveau réseau. Le nouveau réseau, prévu pour le 1er septembre 2016, comportera trois types de lignes :

• Des lignes armatures, desservant la vallée avec une fréquence élevée aux heures de pointe ;

• Des lignes urbaines, offrant toute la journée une desserte fine et fréquente des secteurs les plus denses du territoire : Crolles - Bernin, Crolles - Montbonnot et Pontcharra ;

• Des lignes de rabattement, connectées au TER et aux lignes armatures, avec un fonctionnement régulier en heures de pointe et à la demande en heures creuses. Ces lignes desserviront les zones moins denses (Belledonne principalement).

Bertrand Christian

Les extensions du tramway dans le sud-grenoblois

En 2012, le SMTC a fait réalisé une étude préalable des extensions du réseau de tramway dans le sud de l'agglomération grenobloise [1]. Cette étude montre l'intérêt de prolonger la ligne E vers Pont de Claix et les possibilités qu'offrirait une ligne de tram-train vers Vizille.

Cette étude commence par un diagnostic et l'élaboration de plusieurs scénarios. Le secteur étudié concerne Echirolles, Pont de Claix et les communes du sud-grenoblois. Le diagnostic précise que la densité de population et d'emplois par km² est l'une des plus fortes de l'agglomération et que le potentiel TC est à développer et à organiser, sachant que les conditions de circulation et l'organisation du réseau routier sont favorables à un report modal sur les transports collectifs.

À partir de ces données, une vingtaine de scénarios ont été définis. Plusieurs comportent le prolongement de la ligne A jusqu'à Flottibulle ou au-delà. Pour la ligne E, les scénarios varient en fonction de la longueur du prolongement : jusqu'au Rondeau, jusqu'à Flottibulle, jusqu'au Pont Rouge… et pour la réalisation d'un tram-train vers Vizille à partir d'une connexion avec la ligne ferroviaire.

Ensuite, l'étude analyse et compare les scénarios de transport.

Pour le prolongement de la ligne A, la traversée de la voie ferrée constitue une difficulté majeure qui ne doit être envisagée qu'ultérieurement. Le prolongement à Flottibulle (sans traverser la voie ferrée) est donc mis en avant. C'est d'ailleurs l'option retenue par le SMTC : après la concertation publique du printemps 2013, l'enquête publique aura lieu en avril 2016 pour une mise en service début 2019.

Pour le prolongement de la ligne E, les variantes s'écartant de l'axe Lesdiguières pour passer au plus près des zones les plus denses sont écartées car moins performantes plus coûteuses et moins lisibles : sur le plan urbain, la lisibilité urbaine et territoriale de l'axe Lesdiguières est trop évidente pour être évitée.

L'analyse des différents scénarios pour le branchement du tram-train sur la ligne ferroviaire conduit à ne retenir que celui où le branchement serait réalisé à partir des anciennes papeteries, à la sortie de Pont de Claix. Les autres scénarios ne permettent pas la valorisation / structuration de l'axe majeur de l'agglomération que constitue l'axe Lesdiguières, entrainent un manque de lisibilité de l'offre TC et la difficulté d'insérer les trams-trains à une cadence régulière obligeraient à garder la ligne C2 en doublon.

Pour l'analyse et la comparaison des scénarios de transport, les scénarios pris en considération sont, outre la ligne E à Louise Michel, le prolongement au Rondeau, à Pont de Claix (Flottibulle, Mairie ou Papeteries), Claix Pont Rouge et un tram-train vers Vizille. Cette partie de l'étude, destinée à aider le maître d'ouvrage à choisir le scénario final, s'appuie sur une analyse multicritère et des études de trafic.

En conclusion, le prolongement de la ligne E est très intéressant jusqu'à Pont de Claix Flottibulle ou Mairie [2], offrant une liaison tramway efficace et lisible répondant aux différents enjeux urbains identifiés dans cette étude.

L'étude souligne aussi l'intérêt de la liaison en tram-train du point de vue de la demande : cette desserte intéresserait des bassins de vie importants du sud de l'agglomération en développement. Toutefois, au vu des incertitudes portant sur le coût de la réalisation technique [3], elle serait à réaliser dans une phase ultérieure.

Cet été, le SMTC a lancé une procédure pour la passation d'un marché pour les études préalables d'un tram-train léger dans le sud-grenoblois. Cette initiative va dans le bon sens, mais compte tenu du résultat de l'étude de 2012, ne fallait-il pas déjà engager la finalisation du projet de prolongement de la ligne E et débuter la phase de concertation ? [4]

François Lemaire

(1) Etude réalisée par un groupement d'entreprises comprenant EGIS et INGEROP.

(2) Le prolongement à Pont de Claix Mairie (5,2 km) est estimé à 100 M€(valeur 2010, matériel roulant compris). Le prolongement à Pont de Claix Papeteries (6,2 km), estimé à 115 M€, serait plus judicieux compte tenu du projet urbain envisagé et des possibilités de créer un P+ R et un site de garage pour les tramways.

(3) On peut regretter que l'étude n'ait pas examiné la solution, adoptée pour le tram-train de Bordeaux, d'une ligne de tramway classique parallèle à la ligne ferroviaire réduisant ainsi les incertitudes techniques.

(4) Plutôt que se lancer dans une concertation sur un projet de câble de 60 M€..

Bus à pile à combustible à hydrogène

La firme suisse Car Postal qui exploite les lignes Express du Département, le réseau du Grésivaudan et a repris récemment les autocars Grindler présentait le 15 octobre 2015 à l'Esplanade un bus à pile à combustible. Ce bus effectuait un tour de France de démonstration. La pile à combustible consomme de l'hydrogène gaz et l'oxygène de l'air pour produire de l'électricité. Ce courant est envoyé à un moteur de 120 kW pour la traction.

Actuellement, l'hydrogène est produit principalement par « reformage » à partir de méthane, avec un rendement énergétique médiocre, ce qui ne permet pas (ou du moins, pas encore) de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Il est ensuite comprimé en tubes à haute pression permettant une autonomie de 250 km environ. A la mise en marche, la pile à combustible est prête à fonctionner en une minute, temps tout à fait suffisant, d'autres auxiliaires peuvent demander plus de temps (comme le compresseur qui doit gonfler les bouteilles d'air).
Le démarrage est rapide, le roulement très souple et silencieux et rappelle le trolleybus. La démonstration s'est effectuée sur le parking de l'Esplanade. On regrette très vivement que le bus n'ait pu faire une démonstration en ville, sur un itinéraire réel comme l'Express 1 par exemple.

Faute de pouvoir ravitailler complètement en hydrogène (évidement la centrale de production est restée au dépôt en Suisse car elle n'est pas mobile du tout) le bus a été acheminé sur un porte char vers Salon de Provence suite de son voyage.

Jean-Yves Guéraud

L'essor des autocars longues distances

Les trains à bas prix se développent en France

Intercités 100% ECO

Depuis 2012, la SNCF a lancée une offre Intercités 100% ECO entre Paris et Toulouse. Ce train à bas prix garantit un tarif d'accès entre 15 et 35€ en 2nde classe et jusqu'à 45€ en 1ère classe. Ce train circule les vendredis, samedis, dimanches et lundis.

Une seconde ligne a été mise en service le 4 avril 2015 entre Paris et Bordeaux, uniquement le week-end.

Le 12 décembre 2015, deux nouvelles relations ont été mises en place entre Paris et Strasbourg via Nancy (le week-end) et entre Paris et Nantes. Début décembre, le taux de remplissage de ces trains pour les congés de fin d'année sont déjà très importants.

La ligne Paris – Dijon – Lyon qui fait partie du réseau TER Bourgogne pourrait devenir à terme une ligne Intercités 100% Eco.

OUIGO

En 2016, le réseau Ouigo se développe vers le Nord et l'Ouest de la France : Tourcoing, Rennes et Nantes, mais aussi Massy TGV, l'aéroport Roissy Charles de Gaulle, Le Mans et Angers intègrent le réseau Ouigo.

Un aller-retour est créé entre Lyon et Tourcoing (le matin vers Tourcoing, le soir vers Lyon). Deux allers-retours sont créés entre Tourcoing et Rennes d'une part, Nantes d'autre part.

Une relation est mise en place de Rennes vers Lyon le samedi, et de Lyon vers Nantes le dimanche.

Alexis Grabit

Depuis la rentrée 2015, la libéralisation du marché des autocars longues distances offre une nouvelle jeunesse aux autocars avec un service moins rapide mais plus économique comparé au train.

La libéralisation des autocars longues distances en France et à Grenoble

En quelques mots, cette libéralisation permet à toute compagnie d'autocars de créer une ligne. La distance entre deux arrêts doit être au minimum de 100 km (exemple : Grenoble – Lyon Perrache). Pour créer des lignes où la distance entre deux arrêts est inférieure à 100 km, les compagnies doivent effectuer une déclaration auprès de l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires Et Routières (ARAFER), chargée de contrôler l'absence de risques économiques sur les autres modes de transport en cas de saisine par une Région. Depuis quelques mois, de nombreux autocars à longues distances ont fait leur apparition à la gare routière de Grenoble. Quatre compagnies sur les six principales (Eurolines/Isilines, FlixBus, Megabus, Ouibus et Starshipper) qui circulent en France assurent une desserte de Grenoble depuis/vers les grandes villes de France : Lyon, Paris, Marseille, Nantes, Rennes, Strasbourg.

SNCF : Concurrence TGV-TER contre OuiBus

La SNCF a lancée une offre d'autocars à bas prix nommé OuiBus, un service de voyages à longues distances en France et en Europe, sur de nombreux axes où circulent déjà des TGV, des trains Intercités et des TER. Voici quelques exemples d'axes en concurrence avec les OuiBus : TER Grenoble – Lyon, TGV Lyon – Marseille/Montpellier ou encore Intercités Paris – Rouen.

Une question se pose : les autocars OuiBus de la SNCF sont-ils financés par les TER des régions ? Ces autocars ne risquent-ils pas de fermer certaines lignes ferroviaires ?

OuiBus prêt au départ pour Paris-Bercy à la gare routière de Grenoble

Comparaison axe Grenoble – Lyon (trains, autocars, covoiturage)

L'axe Grenoble – Lyon est un axe majeur de la nouvelle région Auvergne – Rhône-Alpes. Pour relier ces deux villes, il existe de nombreuses possibilités de se déplacer. Avec l'arrivée des autocars longues distances, nous allons comparer trois modes de transport : le train, le covoiturage et l'autocar longue distance. La comparaison sera faite sur trois domaines (la fréquence de passage, le prix minimum et le temps de parcours un jour moyen de semaine (le jeudi 7 janvier 2016)

- TER Rhône-Alpes

29 trains effectuent la liaison entre Grenoble et Lyon (28 trains vers Lyon Part Dieu, 1 train vers Lyon Perrache), avec en général un train toutes les 30 minutes (un par heure en fin de matinée et en fin de journée). Le temps de parcours le plus rapide est de 1h22 pour un montant minimum de 22,60 € au plein tarif avec de nombreuses réductions possibles (abonnements, cartes illico…).

- Covoiturage Bla Bla Car

Pour une relation Grenoble – Lyon, le nombre de circulations est très variable selon l'offre mise en ligne par les utilisateurs. À l'heure où l'article est rédigé (début décembre), une seule relation (en matinée) est disponible pour un temps de parcours de 1h12 et un prix minimum de 6€.

- Autocars longues distances.

Trois compagnies assurent une desserte par autocars : FlixBus, Isilines et OuiBus. À la date du jeudi 7 janvier, six liaisons sont possibles entre Grenoble et Lyon Perrache avec des heures de départ très variées : 7h15, 7h30, 7h45, 10h, 12h15, 15h50. Le temps de parcours varie fortement selon les compagnies : 1h20 pour les OuiBus, 1h35 pour les FlixBus et 1h45 pour les Isilines. La relation partant à 7h45 a un temps de parcours de 2h30. Quelle que soit la compagnie, le prix minimum est de 5€.

Une septième liaison est possible entre Grenoble et Lyon Part Dieu en 1h25, départ 20h55.

Alexis Grabit

Voyager autrement en train + vélo

Au printemps prochain, vous commencerez peut-être à préparer vos prochaines vacances. Si vous n'avez pas encore expérimenté la formule train + vélo, je vous y encourage vivement.

Si vous partez loin, il faut cependant vous préparer au moins mentalement à surmonter quelques difficultés. La SNCF interdit le transport de vélos entiers dans une majorité des trains Grandes Lignes inter-régionaux. Même difficulté pour bon nombre de trains internationaux. Sur internet, la meilleure ressource pour repérer des trains acceptant les vélos reste le serveur Deutsche Bahn (mot-clé « Deutsche Bahn recherche avancée », cochez « transport de vélos » en bas de page). Combiner train et vélo est très facile en Suisse et Autriche, et assez facile en Italie du Nord, en Allemagne, aux Pays-Bas, au Danemark. En Suisse, les rares fonds de vallées non desservis par une voie ferrée sont desservis par des cars postaux équipés de racks à vélo.

Au-delà, ça se complique un peu. Pour traverser la Belgique, il faut trouver une succession de trains régionaux à la place du Thalys. Pour la Grande-Bretagne, on a eu chaud : Eurostar voulait obliger les cyclistes à emballer les vélos dans des boîtes trop courtes pour un vélo entier. Heureusement, la mobilisation des associations de cyclistes, en particulier britanniques, a fait reculer Eurostar.

Et plus loin ? La Slovénie est un petit pays varié et sympathique, la Hongrie est sur l'itinéraire Euro-Vélo 6. Les trains régionaux acceptent les vélos en Slovénie et en Hongrie, mais aucun train international desservant ces deux pays n'a de places vélos. Le train Zürich - Budapest a pourtant des places vélos, mais… dans la moitié du train qui ne va que jusqu'à Vienne ! Pour aller en Slovénie, on peut s'arrêter dans une des gares autrichiennes les plus proches et passer la frontière à vélo : la région frontalière est jolie et sillonnée de pistes cyclables. On peut en revanche aller jusqu'à Prague, une très belle ville, sans trop de difficultés, via Munich. De nombreux trains régionaux tchèques ou slovaques acceptent les vélos.

Plus au sud-est, rien n'est organisé pour les vélos, mais quasiment tout se négocie, le système D fonctionne plutôt bien. « Il faut demander au contrôleur » est la réponse que j'ai entendue le plus souvent au guichet, aussi bien en Serbie qu'en Bulgarie. Avec des résultats parfois ubuesques : j'ai ainsi payé directement au contrôleur serbe un supplément vélo officiel (avec remise d'un ticket-reçu) dans un train international Vienne – Belgrade, train que les chemins de fer hongrois interdisent aux vélos.

Enfin, dans plusieurs pays que j'ai visités, contrairement à ce qui se passe avec la SNCF, les autocars de substitution prennent les vélos lorsqu'ils remplacent un train pour cause de travaux. Une fois, on m'a même interdit d'embarquer mon vélo dans le train et obligé à prendre un autocar effectuant le même trajet !

Train régional hongrois

Que retenir en conclusion ? Voyager en train+vélo comporte quelques difficultés, dont la multiplication des correspondances pour trouver des trains acceptant les vélos, et la difficulté à trouver cette information. Vous devrez disposer de plus de temps pour votre trajet. Mais finalement, cela fait partie du « voyager autrement » : ne vous imposez pas un planning trop serré, soufflez ! En contrepartie, en composant votre propre cocktail de train et de vélo, vous bénéficiez à la fois d'un mode de transport reposant sur longue distance, vous pourrez faire des traversées sans vous compliquer la vie à organiser un retour au véhicule, vous pourrez flâner sur les tronçons à vélo, et profiter de multiples occasions de rencontres aussi bien dans les trains que sur la route.

Monique Giroud

http://blog.khushomaded.fr > page "Traversée d'Europe en train+vélo"

TGV/TER : service 2016

Le service 2016 a été mis en place le dimanche 13 décembre 2015. Voici les principaux changements concernant les TGV et les TER sur l'étoile de Grenoble.

TGV Paris - Grenoble
Le TGV 6919 est avancé d'une heure (départ 14h41 de Paris). Ce TGV est accouplé à une rame à destination de Milan de Paris à Lyon Saint-Exupéry. Un arrêt de 7 minutes sera nécessaire en gare de Lyon Saint-Exupéry (la rame pour Milan repartant 4 minutes devant la rame pour Grenoble). L'arrivée à Grenoble est prévue à 17h45, en pleine heure de pointe.

TER Grenoble – Lyon
Le dernier TER 17644 Grenoble – Lyon Part Dieu (du lundi au vendredi et le dimanche) est retardé de 18 minutes (départ 21h38).

TER Grenoble – Gap
Comme annoncé dans le bulletin 145, le TER 885611 Grenoble 14h09 – Gap 16h36 est remis sur les rails. Ce train avait été remplacé par un car afin d'améliorer la ponctualité sur la ligne.
L'avancée d'une heure du TGV 6919 arrivant à Grenoble à 17h45 permet une correspondance avec le dernier TER de la ligne des Alpes (TER 885619, départ 18h09 pour Veynes du dimanche au vendredi, pour Gap le samedi).
Les TER 885660 et 885621 sont supprimés entre Gap et Briançon. Des correspondances sont possibles, avec 15 minutes d'attente à Veynes vers Grenoble, et 14 minutes à Gap vers Briançon.

TER Grenoble – Saint-André-le-Gaz
Vers Grenoble, le TER partant de Saint-André-le-Gaz à 7h01 dessert à nouveau Virieu à 7h07. Celui de 8h38 dessert Réaumont à 9h10.
Le dernier TER en provenance de Rives retrouve sa desserte entre Grenoble (22h27), Echirolles et Gières (22h39).
Vers Saint-André-le-Gaz, les TER partant de Grenoble à 17h25 et 18h25 sont de nouveau amorcés à Gières (départ 17h06 et 18h05) et desservent Echirolles.

Alexis Grabit

Calendrier des commissions

Transports en Commun (18h30)
18 janvier 2016
8 février 2016
14 mars 2016

Vélos et Piétons (18h30)
25 janvier 2016
29 février 2016
21 mars 2016
Assemblée générale : 3 mars 2016

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

Droits du piéton,
==> www.pietons.org

AEDTF, Association Européenne pour le Développement du Transport Ferroviaire.
==> www.aedtf.org
AF3V, Véloroutes et Voies Vertes de France
==> www.af3v.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

Photos de couverture :
Alexis Grabit

Revue de Presse

J'ai testé l'autocar Macron : pas cher, mais long et épuisant

Paris - Strasbourg en six heures trois quarts [...]. L'autocar Ouibus (une filiale de la SNCF), parti à 10h30 de la gare routière de Paris Bercy, s'est garé à 17h15, à l'heure prévue, sur la place de l'Etoile, terminus des bus à Strasbourg. 19 euros pour 500 kilomètres. La promesse du « transport des pauvres » faite par le ministre de l'économie Emmanuel Macron est tenue. Mais en pratique, l'expérience est épuisante.

[…] Un air lancinant assaille, depuis le départ, les oreilles des voyageurs. La radio du chauffeur, branchée sur Skyrock puis sur NRJ, diffuse des hits entêtants, entrecoupés d'envolées criardes des animateurs et de tunnels publicitaires assommants. […] Impossible d'échapper à la litanie commerciale, sauf à poser des écouteurs sur les oreilles, ce que font plusieurs passagers.

[…] Une minuscule tablette en plastique permet de poser un livre ou un smartphone, mais pas un ordinateur. Les appareils électroniques peuvent être rechargés sur un port USB. Sur mon téléphone, je goûte au wifi gratuit promis par Ouibus.

[…] Le car quitte l'autoroute A4 pour s'engager sur la N44 puis la N4. L'itinéraire, via Nancy, impose ce passage par les routes nationales. L'autoroute occasionnerait un trop grand détour. La N4 comporte la plupart du temps quatre voies, mais traverse parfois un village à 50 km/h.

[…] Ligny-en-Barrois (Meuse), 14h. Le wifi rend l'âme. [...] La connexion se rétablit un peu plus tard. En pratique, il faut se reconnecter tous les quarts d'heure environ. Ou compter sur la 3G. Personne ne choisira le car parce que l'on s'y connecterait mieux qu'en train.

[…] Vandœuvre-lès-Nancy (Meurthe-et-Moselle), 14 h 45. Le chauffeur s'arrête en bordure d'une voie rapide, près du terminus du tramway nancéien. La « gare routière » de Nancy, où passent également les cars Isilines, ne propose ni abri ni toilettes ni snack.

[…] Strasbourg, 17 h 15. Les passagers ont hâte de sortir et se lèvent avant même l'arrêt complet du véhicule. […] Je suis épuisé, je n'ai rien mangé. Le retour se fera en TGV. Sans NRJ.

Olivier Razemon

Le Monde 10 novembre 2015

Le "S'Cool bus" de Rouen: des élèves pédalent jusqu'à l'école, sans polluer

Deux cyclo-bus, avec assistance électrique, circulent chaque matin dans les rues de Rouen, avec à bord une dizaine d'enfants pédalant de bon coeur en direction de l'école : un mode de transport propre, sportif, que parents et élèves semblent plébisciter. […] Chaque enfant a déposé son cartable dans un coffre à l'avant, s'est coiffé d'un casque de cycliste et a endossé un gilet jaune fluo.

Aux commandes, Vincent Guezou, 23 ans, s'assure que tout le petit équipage est bien en place. Et il démarre en douceur. Son engin, baptisé "S'cool bus" circulant sur quatre roues, ressemble un peu aux Rosalies mis à la disposition des vacanciers dans les stations balnéaires. Mais il est beaucoup plus sûr car équipé d'un système empêchant qu'il ne se renverse. Il a d'ailleurs été homologué par le ministère de l'Écologie et des Transports. Large de seulement 1,20 m il peut passer presque partout […]. Le quadricycle, qui circule à 15 km/h, emprunte en priorité pistes cyclables et rues piétonnes. […] *"Les enfants prennent conscience des risques de la circulation et du bon comportement à adopter. Même si des piétons veulent parfois nous laisser passer, nous nous arrêtons car ils sont prioritaires",* explique-t-il.

Le "s'cool bus" provient des Pays-Bas. Il est construit par une très petite entreprise de mécanique d'Aalten [...] par Thomas Tolkamp, un passionné de cycles, qui a conçu ce quadricycle comme un véhicule familial, sans assistance électrique. Amaury Piquiot, 23 ans, un étudiant rouennais en école de commerce, avait remarqué l'engin alors qu'il était en stage dans une entreprise de la région. […] Trois mois plus tard, […] son professeur de logistique lui commandait de monter un dossier sur un transport écologique à créer. […] Après les travaux pratiques scolaires, Amaury va poursuivre son projet avec Vincent. Les deux amis vont aller voir le mécanicien néerlandais et se former à la maintenance de ce type d'engin qu'ils vont équiper de batteries pour l'assistance électrique. Ils vont créer une association, lever plus de 12 000 euros via le fonds participatif européen Ulule puis se lancer dans l'aventure. […] Leur projet séduit. Écologique, sportif [...], convivial, éducatif, il favorise aussi la mixité sociale. [...]

L'Express, 07 novembre 2015