

ADTC *infos*

Se déplacer autrement



**La ligne Chrono C1 Grenoble
- Meylan, un axe au cœur
de la Métropole**
dossier central : pages 9 à 12

N° 149 - Octobre 2016 - 3,75 euros

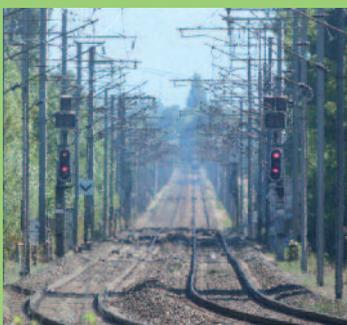
Balisez-vous pour le cœur de la Métropole !

page 2



Où sont passés
nos TER ?

Page 18



Choisissez votre
formation vélos !

Page 7



EDITORIAL - Cœurs de Ville, Cœurs de Métropole : participez à la concertation sur le cœur de Grenoble !



Dans la célèbre émission de France Inter « Le téléphone sonne » consacré à la place de la voiture en ville, j'ai retenu le témoignage d'un automobiliste parisien : « *Automobiliste depuis 30 ans, bien entendu j'ai râlé contre les projets de la municipalité pour réduire la place de la voiture. Aujourd'hui j'ai changé d'avis. Mais cela m'a poussé à me remettre en question. Désormais je n'utilise ma voiture que les jours où j'ai des déplacements en dehors de Paris le nécessitant vraiment. Le reste du temps, j'ai appris à faire autrement : j'utilise les transports en commun, efficaces dans Paris. J'ai même découvert le plaisir du Vélib ! Je trouve même qu'on en n'a pas fait assez : j'aimerais trouver plus de terrasses de café où je puisse m'attabler paisiblement.* ».

Cela résume tout.

La mutation d'un centre-ville propose une autre répartition de l'espace public et de ses usages.

L'extension des zones piétonnes redonnent envie de flâner et de s'attabler aux terrasses des cafés et des restaurants.

A-t-on vraiment besoin de se garer devant un magasin pour y faire des achats ? Ne peut-on pas se garer à l'orée de la ville ou dans un parking et marcher quelques minutes, voir pourquoi pas, emprunter un vélo pour effectuer ses achats ou se promener ? Les outils numériques ne permettraient-ils pas un service logistique de livraison à un coût raisonnable ?

Comment imaginer mettre en valeur le patrimoine bâti de nos rues ? Comment donner un meilleur cadre de vie aux habitants et aux commerçants.

Lors d'une pièce de théâtre, un album photo d'avant-guerre évoquait les rues où les enfants jouaient, leurs parents se rencontraient, les bancs étaient reposants pour contempler les jardins ... Et un enfant innocent d'en conclure « mais à quoi ont servi toutes vos guerres ? Si ce n'était même pas pour préserver cette qualité de vie ? Qu'a-t-on gagné à laisser envahir notre quotidien par des voitures ? »

L'opération « Cœurs de Ville – Cœurs de Métropole » commence par le cœur de Grenoble.

Ce projet a 2 objectifs principaux :

1) L'extension du centre piétonnier de Grenoble entre la place Notre Dame et l'Isère, rue de la République, entre la place Victor Hugo et le square Dr Martin ainsi que rue Lakanal dans le quartier Championnet

2) La limitation du trafic automobile sur l'axe Chavant - Lyautey - Agutte Sembat - Edouard Rey - Isère au profit des piétons, des cyclistes et des usagers des transports en commun

Les informations sur le projet sont disponibles sur le site internet :

<http://participation.lametro.fr/blog/lancement-de-la-concertation-coeurs-de-villes-coeurs-de-metropole-le-26-septembre>

Des réunions publiques et des balades auront lieu cet automne. La concertation publique se déroule du 26 septembre au 7 novembre 2016.

N'hésitez pas à y participer et à faire entendre votre voix dans les registres d'expression ou sur le site internet.

Nathalie Teppe

Sommaire

- P 02 Editorial – Cœurs de Ville, Cœurs de Métropole : participez à la concertation sur le cœur de Grenoble !
- P 03 Journées de la Mobilité Durable
- P 04-05 La sécurité aux abords des écoles
- P 06 Bicycode®
- P 07 Projet urbain du quartier de l'Esplanade à Grenoble
- P 08 Autopartage et voiture partagée
- P 09-12 La ligne Chrono C1 Grenoble - Meylan, un axe au cœur de la Métropole
- P 13 Schéma de mobilité du secteur du Grand Sud
- P 14 Où en est le prolongement de la ligne A à Pont-de-Claix Flottibulle ?
- P 15 Tarification TAG septembre 2016
- P 16 Accords sur les aménagements de l'A480 et du Rondeau
- P 17 Transisère : Des nouveautés vouées à l'échec
- P 18 Nouveautés TER au 1^{er} septembre 2016
- P 19 Service TER 2017 : La fin du surstationnement en gare de Grenoble
- P 20 Revue de Presse

Journées de la Mobilité Durable

Pour cette 6^{ème} édition, les journées de la Mobilité Durable ont eu lieu sur deux jours à Minatec. La journée du vendredi 23 septembre était destinée aux professionnels et aux acteurs de la Mobilité. Les stands étaient ouverts au grand public le samedi.

2^{èmes} Assises nationales des plans de mobilité

Elles ont été organisées par la Fédération des Acteurs des Plans de Mobilité, en collaboration avec l'agence Mon Uni'Vert. Ces assises visaient à rassembler divers acteurs de la mobilité : référents PDE-PDIE*, associations et collectivités. Plusieurs retours d'expériences sur différents territoires, ont été exposés afin d'enrichir la réflexion sur les Plans de Déplacements en règle générale et les Plans de Mobilité (PDM) en particulier.

En effet, la Loi de transition énergétique pour une croissance verte d'août 2015 rend désormais obligatoire la mise en œuvre d'un PDM pour tous les établissements de plus de 100 salariés, au 1er janvier 2018. Un PDM permet l'analyse globale de tous les déplacements des salariés d'un établissement, afin de trouver des solutions pour réduire l'usage de la voiture individuelle dans les déplacements domicile-travail et professionnels.

Face à ces évolutions réglementaires et dans le cadre des dispositifs « Plan de Protection de l'Atmosphère » et « Pics de pollution », le SMTC** a choisi de s'engager dans une démarche volontariste d'expérimentation de ces PDM. Il a donc mis au point un plan d'actions incitatif gagnant-gagnant, avec des outils concrets d'accompagnement envers les salariés et un partenariat renforcé avec l'établissement pour un échange d'informations, qu'il a proposé à 12 établissements « testeurs » volontaires. Ces établissements qui ont signé leur engagement à l'issue de la matinée des Assises, débiteront l'expérimentation au 1er janvier 2017. Un an d'avance de tests et validations, pour être prêts à déployer les PDM largement sur la Métro à la date légale !

Les 12 volontaires (au total plus de 11.200 salariés) pour la convention de partenariat avec le SMTC sont : Air Liquide, Becton Dickinson, Business & Decision (Eolas), Commissariat à l'Energie Atomique, Crédit Agricole Sud Rhône-Alpes, E2V, Société Dauphinoise de l'Habitat, Roche Diagnostics, Direction Départementale des Territoires de l'Isère (Etat), Ville de Grenoble et la collectivité Grenoble-Alpes Métropole qui s'engage naturellement dans la démarche.

3^{èmes} Rencontres de l'électromobilité et des mobilités innovantes

Ces 3^{èmes} rencontres ont mis l'accent sur l'hydrogène et la pile à combustible. Après des années de recherche et de mise au point, cette filière démarre tout doucement sa phase industrielle et cherche encore des modèles économiques solides.

Dans les transports, la technologie hydrogène se veut une alternative (ou un complément) aux batteries électriques. Dans le village de la mobilité, on pouvait même tester un vélo fonctionnant à l'hydrogène ! Le procédé se décline également pour les voitures, les bus et les camions. Certains pays, possédant un réseau ferroviaire peu électrifié, l'envisagent même pour les trains.

Reste à le produire à grande échelle, si possible avec des énergies renouvelables, et à le distribuer, ce qui n'est pas une mince affaire !

Animations de l'ADTC...

Dans « le quartier de la prévention et de la sécurité routière », l'ADTC et le CEA co-animaient l'opération « Vélo-Bus-Camion cohabitons ». Un immense succès qui a sensibilisé près de 550 personnes pendant ces 2 jours. Les visiteurs ont pu prendre la place du conducteur d'un des deux bus mis à notre disposition par la Semitag pour se rendre compte des « angles morts ».

Dans « l'avenue de la mobilité alternative », sur le stand de l'ADTC, les militants ont informé les visiteurs sur toutes les solutions alternatives à l'automobile et sur leurs actions.

... parmi tant d'autres !

Des stands et des pistes d'essais ont permis de tester des vélos, pour tous et tous les goûts, pliables, électriques, cargos, VTT..., l'occasion pour chacun de trouver sa monture idéale ; au choix également, des professionnels de la mobilité et de la sécurité routière en tous genres !

L'Institut de Formation du Vélo primé

Lors de la cérémonie de remise des trophées de la Mobilité, « L'Institut de Formation du Vélo » de Voiron a reçu un prix pour sa formation au CQP*** « Educateur Mobilité à Vélo ». L'ADTC n'est pas peu fière que ses deux animateurs, Basile et Anaïs aient été fraîchement certifiés par cette formation.

Vous trouverez plus d'info sur notre vélo-école en page 7 de ce bulletin.

Geneviève Peffen et Nathalie Teppe

*PDE-PDIE : plan déplacements entreprises et inter-entreprises

**SMTC : Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération grenobloise

***CQP : Certificat de Qualification Professionnelle

« Ils l'ont fait »

Dans le cadre des travaux conduits par la SNCF pour le PEM de Grenoble, une Maison du vélo a été construite et récemment mise en service pour Métrovélo sur le parvis des gares. Comme il se doit, elle propose toutes les possibilités de ce mode de déplacement actif et propre. C'est donc une belle vitrine.

Pourtant le maître d'œuvre de la SNCF, qui n'est sûrement pas cycliste, a trouvé le moyen de positionner les arceaux vélos devant cette Maison du vélo d'une façon qui rend particulièrement difficile d'y accrocher son engin. En effet l'intervalle entre deux arceaux est si faible qu'il faut se contorsionner pour aller le cadenasser, et encore, si le vélo voisin n'a pas un guidon trop large ou des sacoches ou un porte bagage à l'avant.



Quel mauvais exemple que celui-là devant une Maison qui a pour objectif de faire la promotion du vélo et de ses commodités ! Il y a encore du travail pour expliquer qu'il faut 1 mètre entre deux arceaux, et à angle droit ...

Christian Cotte

Lors du dernier concours organisé par l'ADTC « Allons à l'école à vélo », la part des enfants venant bicyclette a approché ou atteint 100 % dans de nombreuses écoles. Pour autant, beaucoup de progrès restent à faire le reste de l'année.

Sécuriser les abords des écoles

L'usage du vélo est dissuadé par le nombre de déplacements motorisés et par les comportements illégaux et dangereux (stationnement sur trottoir, dépose minute sur bande cyclable, arrêt en plein milieu de chaussée, non respect des piétons souhaitant traverser, accélération rageuse, etc.). La sécurisation aux abords des écoles comprend quatre points :

- La régulation des flux convergeant au même endroit aux mêmes heures,
- La lutte contre le stationnement illicite,
- La modération des vitesses,
- La sécurisation des traversées piétonnes.

Leur dénominateur commun est la réduction du trafic motorisé, voire sa suppression.

Le premier trafic à cibler est celui des parents-taxi. Le phénomène des parents-taxi est évitable en milieu urbain dense où les écoles sont en général à moins d'un kilomètre du domicile familial soit une petite dizaine de minutes. Même quand une famille a deux enfants à déposer dans deux écoles différentes (maternelle et primaire), les horaires aménagés entre les écoles permettent de rallier les deux à pied. Le deuxième type de trafic motorisé, qui n'a rien à faire autour d'une école, est le trafic de transit utilisé par les automobilistes cherchant à grappiller quelques minutes.

Le manque d'arceaux pour les vélos crée aussi des difficultés : les parents utilisant leur bicyclette se retrouvent au milieu des piétons avec leur bicyclette à la main, voire sur leur vélo.

Pourtant, les solutions existent. Dans le numéro 144 d'ADTC-Infos, nous présentions le concept de rue d'école appliqué avec succès à Bolzano en Italie depuis 1989 : une ou plusieurs rues sont interdites à la circulation pendant les heures d'entrée et de sortie de l'école.

Voici trois exemples venant de notre métropole, deux de Grenoble (quartier Saint-Bruno / Chorier / Berriat) et un de Miribel-Lanchâtre.

École élémentaire Nicolas Chorier à Grenoble

Cette école était confrontée à :

- L'absence de parvis,
- Un trafic important et rapide sur la rue Jean Prévost,
- Un stationnement anarchique et illégal,



- Un carrefour large, entre les rues Jean Prévost, de Paris et Clément,

- L'absence de stationnements vélo.

La sécurisation des abords de l'école a été réalisée par :

- La réduction de la chaussée au carrefour et la création d'un large parvis devant l'école,

- La réduction du stationnement automobile au profit d'une quarantaine d'arceaux à vélos (permettant le stationner 80 vélos),

- L'interdiction de la rue Clément à tout véhicule, entre la rue Galilée et le carrefour avec les rues de Paris et Jean Prévost,

- Les reprises de traversées piétonnes sur la rue Jean Prévost et la rue de Paris à proximité de l'école,

- L'aménagement et le changement de priorité au carrefour devant l'école.

Ces mesures proposées par les parents d'élèves ont redonné de la sérénité au secteur. La vitesse du trafic sur la rue Jean Prévost est effectivement cassée au droit de l'école. Les nombreux arceaux vélos évitent aux parents cyclistes de se mêler aux piétons. Les traversées piétonnes sont plus adaptées aux jeunes enfants.

École élémentaire Anthoard à Grenoble

Cette école, forte de plus de 400 élèves, se trouve au carrefour entre la rue Abbé Grégoire, très passante et empruntée par la ligne B de tramway, et la rue Anthoard que de nombreux automobilistes utilisent comme raccourci entre la rue Pierre Sémard et la rue d'Alembert. Son parvis est sous-dimensionné. L'aménagement réalisé autour de l'école comporte :

- La séparation des flux piétons et automobiles par la pose de barrières et de chicanes pour entrer / sortir du trottoir au niveau du parvis de l'école,

- La mise en « zone de rencontre » de la rue Anthoard entre les rues Pierre Sémard et Abbé Grégoire.

Cette sécurisation est insuffisante pour plusieurs raisons :

- Le trafic motorisé n'est pas dissuadé. Parents-taxi et trafic de transit continuent d'utiliser la rue Anthoard.

- Les piétons sont parqués à l'intérieur de la zone

abords des écoles



délimitée par les barrières alors que le principe de zone de rencontre affirme que les piétons ont leur place sur la chaussée. La pose d'un panneau réglementaire n'a jamais suffi.

- Les parents ou nounous avec poussettes ont des difficultés à passer les chicanes,
- Les cyclistes ont été oubliés. Aucun arceau supplémentaire n'est disponible. La sortie du double-sens cyclable de la rue Anthoard sur la rue Abbé Grégoire ne permet qu'une seule manœuvre : mettre pied à terre mais où ?

Nous attendons des améliorations ...

École maternelle et élémentaire de Miribel-Lanchâtre

80 enfants fréquentent l'école de Miribel-Lanchâtre, et beaucoup sont amenés en voiture. Devant les risques d'accident aux abords de l'école entre les piétons et les véhicules motorisés arrivant de 4 rues différentes, la mairie a décidé en 2013

d'appliquer le concept de rue d'école en interdisant l'accès motorisé à la rue du Bourg aux heures d'entrée et de sortie des écoles. Comme certains parents contournaient ou outrepassaient l'interdiction, la mairie a courageusement mis en place une méthode radicale. Ainsi, par un arrêté municipal du 1er septembre 2015, la rue du Bourg est devenue piétonne de 7h30 à

18h30 du lundi au vendredi, sauf riverains, livraisons, services publics et handicapés. Malgré quelques récalcitrants rappelés à l'ordre, la mesure a été acceptée par les parents. Un an après, le village est beaucoup plus calme le matin et le soir. Certains parents reconnaissent que faire 100 m à pied avec son enfant permet de discuter avec lui sur le trajet.

Quel avenir pour les abords des écoles ?

La sécurisation des abords des écoles nécessite peu de moyens, seulement un certain courage pour changer les habitudes acquises pendant 40 ans où l'automobile dominait sur les autres modes. Il est temps de s'y mettre aujourd'hui.

Jean-Marc Bouché & Damien Lelièvre

Le contre-exemple : le groupe Jean Jaurès à Échirolles

En cette rentrée 2016, l'école Jean Jaurès d'Échirolles a bénéficié de travaux pour favoriser... le stationnement motorisé ! Ainsi :

- 12 nouvelles places de stationnement ont été créées à l'angle des rues René Thomas et de l'allée des Écoles,
- le parking, fort d'une quinzaine de places et situé à proximité immédiate de l'entrée principale de l'école a été réaménagé et agrandi.

Aujourd'hui, on ne sait pas si les parents accompagnant leur(s) enfant(s) en voiture continuent de stationner sur le trottoir en face de l'école ni si la vitesse au droit de l'école a été réellement abaissée. Cependant, rendre une desserte plus attractive aux parents-taxi ne va pas inciter ceux-ci à adopter un autre moyen de transport.

Réduire la vitesse pour lutter contre le bruit

43 communes sur 49 sont maintenant entrées dans la Métropole apaisée avec généralisation de la vitesse maximale à 30 km/h, sauf quelques axes de transit. Ce dispositif a pour objectifs que l'espace public devienne :

- Mieux adapté et plus sûr pour les usagers les plus vulnérables,
- Plus agréable à vivre pour les habitants.

Parmi les conséquences de cette réduction de la vitesse, il y a la diminution du bruit. En effet, diminuer la vitesse maximale d'une automobile de 50 à 30 km/h revient à atténuer l'intensité sonore de 6,4 dB, réduction perceptible par l'oreille humaine.

Cependant, les riverains des axes de transit restés à 50km/h ne bénéficient pas de cette amélioration de leur cadre de vie, principalement la nuit où l'on aspire à la tranquillité. Une des solutions est alors de basculer à 30 km/h ces axes de transit de 22h à 6h lorsque la circulation y est réduite.



J'ai pu voir cette solution appliquée en Allemagne, notamment à Fribourg-en-Brigau et dans sa région. Cette limitation nocturne, pédagogiquement expliquée par le petit panneau « Lärmschutz » (protection contre le bruit), est respectée car quasiment couplée avec des radars, non pédagogiques eux !

Jean-Marc Bouché

Encore de nouveaux aménagements pour les cyclistes

À Grenoble

Après l'achèvement de la piste bidirectionnelle sur le quai de France qui termine bien l'itinéraire en rive droite, la jonction avec la route de Lyon est enfin terminée. Place A. Briand, au pied du rocher, la piste bidirectionnelle permet de circuler dans les deux sens jusqu'aux commerces. Avec la rectification de la position du stationnement, restituant du coup tout le trottoir aux piétons, la bande sur chaussée est maintenant dégagée pour aller vers le Nord.

Mais il est aussi possible d'emprunter le boulevard de l'esplanade dans les deux sens puisqu'il a été mis en double sens cyclable depuis le boulo-drome.

Dans le quartier de la gare, un certain nombre de rues en sens unique, Jean Macé, du Villard de Lans, de la scierie, Elie Vernet, de La Mure, de Mens, au nord, Amiral Courbet, du 4 septembre au sud, ont été mises en double sens cyclable.

A l'Île verte sur le chemin de ronde, et sur les bretelles entre les rues des Alliés et Gal Mangin, il est possible de circuler à vélo dans les deux sens.

À Vizille

Les pincés-roues du parking relais Chantefeuille ont enfin été remplacés par des arceaux.

Plusieurs rues sont passées en double sens cyclable, mais il aurait dû y en avoir d'autres encore.

Christian Cotte

Parmi les freins identifiés à l'usage du vélo, le vol arrive en tête des arguments pour ne pas ou ne plus utiliser le vélo.

Statistiques

En France plus de 400.000 vols de vélos sont recensés ce qui représente 1/6^e des ventes de vélos.

Chaque année, 150.000 vélos sont retrouvés abandonnés mais sans identifiant, ils ne peuvent être restitués à leur propriétaire, qui dans le meilleur des cas, a racheté un vélo soit d'occasion soit de bas de gamme.

On estime que 80.000 cyclistes renoncent tous les ans à l'usage de la bicyclette pour leurs déplacements à cause du vol.

Solutions

Dans plusieurs pays européens, Danemark, lands Allemands, le marquage des cadres permet de retrouver le vélo dans 40% des vols.

Fort de ce constat, la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette) a initié en 2004 un système de gravage des cadres, appelé Bicycode.

Le Bicycode®

Le Bicycode® consiste à graver un numéro unique standardisé à 12 chiffres sur le cadre des vélos.

Le propriétaire du vélo ainsi gravé reçoit un passeport vélo estampillé du même numéro, sorte de carte grise du vélo, attestant de sa propriété, ainsi qu'un code d'accès à un serveur d'enregistrement.

De retour chez lui, le cycliste, muni de son code d'accès, est invité à renseigner sur le site Bicycode les éléments de son certificat, numéro d'ordre, nom, prénom et adresse de l'utilisateur.

Ce numéro est référencé dans un fichier national, accessible aux forces de l'ordre.

C'est le seul dispositif reconnu par les services de l'Etat. Il est soutenu par le Ministère de l'Environnement et par le Ministère de l'Intérieur.

Comment faire graver son vélo ?

Muni de la facture d'achat, d'un certificat de garantie, ou à défaut de votre pièce d'identité, vous vous rendez chez un opérateur de marquage, MétroVélo gare ou Dayak, à Grenoble. Le numéro Bicycode sera gravé sur le cadre en haut du tube de selle côté pédalier. Un autocollant bien visible entourant le numéro sera apposé comme effet dissuasif.



Marquage Bicycode®

Et en cas de vol ?

Si, malgré toutes les précautions prises en matière d'attache de votre vélo, celui-ci venait à être dérobé, vous devrez déclarer le vol à la gendarmerie ou la police, puis sur le site Bicycode. Le vol étant ainsi signalé, votre vélo pourra vous être restitué s'il venait à être retrouvé.

Le marquage permet aussi à un acheteur de vélo d'occasion de s'assurer que le vélo proposé à la vente n'a pas été volé.

Plus le nombre de vélos marqués sera important, plus le système sera connu et dissuadera le trafic de vélos.

Alors : plus d'hésitation ! Faites graver toutes vos montures ! Les 5 euros par marquage, sont un investissement très rentable.

Philippe Zanolla

Projet urbain du quartier de l'Esplanade à Grenoble

Pour l'ADTC, association dont l'objectif est le développement des alternatives à la voiture en solo, le projet du quartier de l'Esplanade doit privilégier les déplacements à pied et à vélo en les rendant agréables et sécurisés.

Déplacements internes à l'Esplanade

À défaut de créer un quartier sans voitures, l'ensemble des voiries devra être à circulation apaisée pour favoriser les déplacements à pied et à vélo :

⇒ Limitation à 30 km/h généralisée avec des « zones de rencontre » à envisager dans les principales zones de commerces ;

⇒ Cheminements piétons simplifiés et confortables vers les arrêts de tram « Esplanade Centre » et « Casamaures Village » ;

⇒ Liaisons piétonnes entre la route de Lyon et le boulevard de l'Esplanade.

Aménagements cyclables

Lors de la construction de la ligne E de tram, la continuité cyclable n'a pas été assurée entre la Porte de France et St-Martin-le-Vinoux. Le projet Esplanade doit pallier ce manque rapidement.

L'idéal, pour l'ADTC, serait d'implanter cette piste cyclable à l'ouest de la plateforme du tram, sous l'allée de Platanes de la grande esplanade, puis rejoindre la piste le long de la RN481 entre Grenoble et St-Martin-le-Vinoux jusqu'au nord de la station « Casamaures Village ». Toutefois, avec la requalification en boulevard urbain de la RN 481, cette piste cyclable pourrait également longer la RN481 au niveau de la grande Esplanade.

Ce positionnement éviterait les coupures de la piste lors des événements sur l'Esplanade (exceptées les 6 semaines de coupure de la foire des Rameaux), éviterait la route de Lyon très urbaine, et permettrait une liaison rapide en continuité de la piste rive droite de l'Isère.

La route de Lyon devra également comporter des aménagements cyclables continus entre la porte de France et la piste longeant le tram en direction de St Martin le Vinoux.

Passerelles avec la rive gauche de l'Isère

La passerelle piétons-cycles prévue dans le projet doit relier la rive gauche depuis la rue Durand - Savoyat à la rive droite vers la station « Casamaures Village » de la ligne E. Elle offrira une liaison au plus près avec la future école du quartier Jean Macé et donnera aussi accès à la ligne E de tram pour les nombreux habitants et salariés du quartier Jean Macé.

Dans le prolongement de la piste cyclable sur l'Esplanade, cette passerelle complètera l'axe Campus - CHU - Presqu'île et offrira un itinéraire alternatif aux quais Claude Bernard et de la Graille sur lesquels les aménagements cyclables sont inconfortables et soit partagés avec les piétons, soit réduits à une simple étroite bande cyclable, soit même absents sur certaines sections.

En prévision de la coupure de la foire des Rameaux, une remontée de la voie verte vers la passerelle sera à prévoir dans le projet.

À terme, une deuxième passerelle pourrait être construite pour relier le quartier de la gare à l'Esplanade au niveau de la rue de l'Isère.

Emmanuel Colin de Verdière

Apprentissage de la mobilité à vélo à l'ADTC

1. Les sessions de cours

Les cours de vélo-école sont collectifs et s'adressent à des adultes, selon deux niveaux :

1- « cours pour débutants »

2- « cours de remise en selle » pour des cyclistes cherchant à dépasser leur pratique hésitante, notamment en ville.

Les groupes sont composés d'élèves qui se sont inscrits à l'ADTC, ou auprès de structures sociales de l'agglomération ayant un projet Mobilité à vélo.

Anaïs Morize et Basile Diaz, fraîchement diplômés du Certificat de Qualification Professionnelle Educateurs Mobilité à vélo, ont réorganisé notre vélo-école.

- Nouveautés -

Avec des cours de 1h45, les sessions sont désormais de 8 cours « débutants » et 5 cours de « remise en selle ». Pour les groupes de particuliers inscrits à l'ADTC, ils sont fixés au vendredi, de 14h à 15h45 ou de 16h à 17h45.

2. Formations vélo

Lorsqu'on revient au vélo, ou même après des années de pratique, il est parfois bien nécessaire de faire une piqûre de rappel sur sa mobilité à vélo. Au-delà des compétences techniques de base (équilibre, trajectoire, etc.), mais aussi de savoir-être (cohabitation avec les autres usagers, règles de sécurité, etc.), sommes-nous bien à jour des nouvelles dispositions du code de la route et de la sécurité routière ? Sommes-nous toujours dans les bonnes pratiques ? C'est l'objectif de nos formations vélo en format journées ou demi-journées.

- Stages Métrovélo -

Un excellent exemple est celui des samedis matins « Vélo et sécurité » assurés par l'ADTC pour Métrovélo en septembre et octobre, pour des usagers désireux d'améliorer leur pratique urbaine. Chacun à son niveau est reparti avec des compétences nouvelles ou a pu se voir conforté dans sa mobilité à vélo.

Souhaitons que ces stages soient reconduits au printemps !

Geneviève Peffen

Coupe Icare 2016

Avec deux jours de grand beau, plusieurs dizaines de milliers de spectateurs sont venus profiter du spectacle. L'ADTC, partenaire officiel de l'association Coupe Icare, a coordonné le dispositif transports :

1/ TER : tous les TER Anney-Valence ont fait un arrêt en gare de Brignoud

2/ Icarebus : le dispositif a encore été renforcé depuis l'année dernière



3/ Icarexpress : plus de 3000 voyageurs ont fait l'aller-retour depuis Grenoble

4/ Vélos : la Métro a prêté son dispositif mobile de stationnement avec 300 places, en complément des barrières le long des terrains de la manifestation.

Chaque jour un millier de personnes s'est rendu sur le site de Lumbin à vélo. Cette année l'ADTC a jalonné des itinéraires depuis Grenoble, Gières, Saint-Ismier et Brignoud.



5/ Covoiturage : un démarrage en douceur cette année...

Antoine Jammes

Dans l'ADTC infos n°148, nous avons parlé du covoiturage. Aujourd'hui, nous allons parler d'un autre moyen d'optimiser l'usage d'un véhicule : l'autopartage ou la voiture partagée.

L'autopartage ou la voiture partagée

L'idée de voiture partagée part de quelques constats simples : une voiture particulière est stationnée 95% du temps, tandis que les frais de possession et d'utilisation d'un véhicule sont importants (en moyenne 4500 euros par an !). Comment optimiser le temps d'utilisation et les frais d'usage d'un véhicule ?

Qui ne connaît personne à la retraite qui garde sa voiture pour faire ses courses, rendre visite à ses enfants, et ne l'utilise pas le reste du temps ? Ou juste à côté, un jeune qui galère pour se rendre à un entretien d'embauche faute de véhicule ? Ou un jeune couple qui aimerait juste partir un week-end à la campagne ?

La location sécurisée entre particuliers est une solution à envisager.

Les solutions existantes

Au niveau national, qui n'a pas entendu parler de koolicar⁽¹⁾ ou « la voiture des voisins⁽²⁾ » ? Ces services de mise en relation proposent de sécuriser le prêt entre particuliers en prenant en charge l'assurance.

Pas très loin de Grenoble, le Conseil Départemental de l'Isère expérimente le concept sur le territoire de la Bièvre⁽³⁾ :

Déclinée au niveau grenoblois, l'opération « Devenez un super-héros du déplacement à Grenoble⁽⁴⁾ » propose de relever un défi : pendant deux mois, un foyer tente de se passer de sa voiture en testant les solutions de mobilité (transports en commun gratuits, réduction sur l'autopartage et les vélos ... ateliers de remise en selle avec l'ADTC).

Citélib, l'opérateur grenoblois d'autopartage

À Grenoble, Citélib, opérateur bien connu d'autopartage, compte renforcer sa flotte de véhicules dans la Métropole avec le dispositif « Ma Chère Auto⁽⁵⁾ » pour louer, troquer ou

donner son auto : l'objectif avoué de ce nouveau service d'autopartage est d'aider les automobilistes à se libérer en douceur de leur(s) voiture(s).

Depuis quelques mois, les premières voitures en test ont été équipées. Ces essais sont concluants et encourageants. Avec Ma Chère Auto, Citélib compte provoquer un déclic auprès des personnes qui n'ont pas encore passé le cap d'une utilisation raisonnable de la voiture, dans une réflexion de déplacement combinant les modes de transports doux. Cette opération permet en même temps à Citélib d'étoffer son parc de véhicules à moindre frais. En parallèle, une campagne de financement participatif est lancée sur la plateforme locale KOCORIKO.

Habitat participatif, une occasion en or pour l'autopartage !

Un autre moyen de diminuer le nombre d'automobiles est de les mutualiser. Ainsi, à Grenoble, un projet d'habitat participatif a inclus dans sa réflexion, non seulement la mutualisation d'espaces et de services communs, mais aussi des voitures. Ce sont 5 familles occupant 5 appartements qui se partageront seulement 3 voitures. Le projet est porté par une association de la MNEI (Les Habiles) dans le quartier des Eaux Claires⁽⁶⁾.

Passer de la possession d'une voiture à l'usage d'un service

Posséder son propre véhicule est une commodité mais aussi une charge disproportionnée pour ceux qui peinent à en assumer seul les frais. À l'heure de l'économie numérique, il devient possible de disposer d'une voiture quand on en a besoin en mutualisant les frais. Cette solution, qui peut intéresser bon nombre de personnes est amenée à se développer.

Nathalie Teppe

⁽¹⁾ www.koolicar.com

⁽²⁾ www.lavoituredesvoisins.fr

⁽³⁾ www.autop-bievre.fr

⁽⁴⁾ www.sansmavoiture.fr

⁽⁵⁾ www.machereauto.com

⁽⁶⁾ blogs.gresille.org/auclairduquartier

La ligne Chrono C1, un axe au cœur de la métropole

Un lien entre les pôles économiques grenoblois

Le conseil de communauté métropolitain du vendredi 29 janvier 2016 a voté le démarrage du projet de réaménagement du centre-ville de Grenoble. Lors du débat, le président Christophe Ferrari, les vice-présidents Ludovic Bustos et Yann Mongaburu ont évoqué plusieurs projets en cours dans différentes communes, dont Meylan avec le projet de « Malacher Nord ».

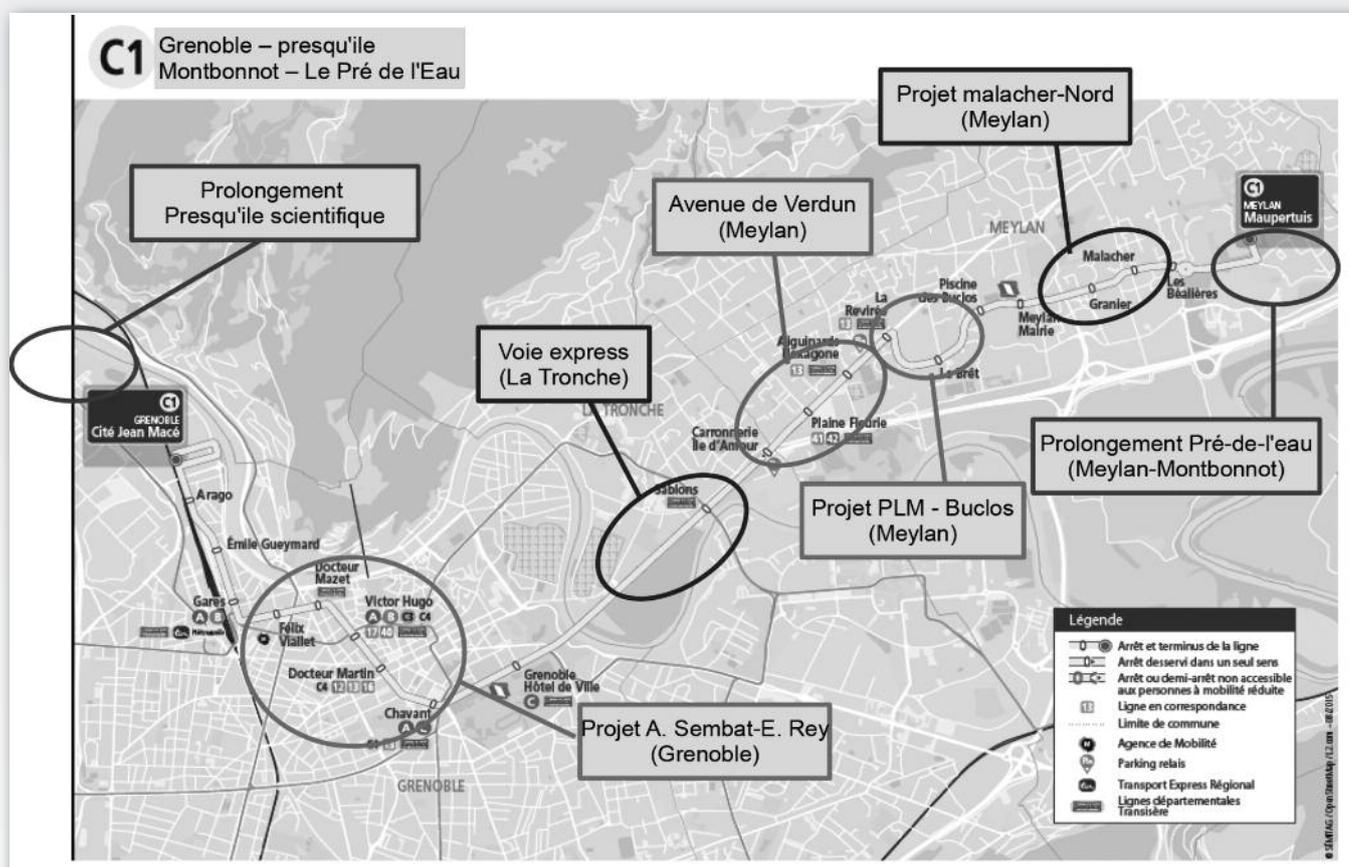
Les dernières lignes de tramway ont permis de restructurer les quartiers traversés par ces axes de transport en commun. La réalisation de la ligne E a été accompagnée d'un « contrat d'axe » dans lequel les communes concernées se sont engagées à urbaniser le long du tracé de la ligne de tramway.

La concertation menée sur le projet « Malacher Nord » a abouti à la définition d'un axe de « Transport en Commun en Site Propre » (TCSP) sur l'avenue du Granier.

Le projet d'urbanisation du site de PLM a permis d'évoquer plusieurs variantes de tracé de la ligne C1.

Le projet de prolongement vers Montbonnot est en cours de réflexion en lien avec la Communauté de Communes du Pays du Grésivaudan.

C'est la globalité de la ligne C1 qui doit faire l'objet d'un programme d'ensemble, en sept secteurs, dans le cadre du projet « Cœurs de villes – Cœurs de Métropole ».

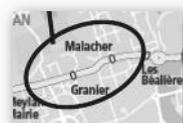




Secteur 1 – Montbonnot - Pré de l'eau

Le prolongement de la ligne C1 jusqu'au « Pré de l'eau » à Montbonnot s'intégrerait pleinement dans le projet métropolitain figurant au SCOT, puisqu'il apporterait une desserte performante en TC de l'ensemble d'Inovalée (plus de 12 000 salariés), ce qui devrait réduire la circulation automobile sur ce secteur ainsi que sur la plupart des quartiers meylanais.

La desserte du quartier Charlais/Maupertuis devrait être maintenue, en déplaçant l'arrêt « Maupertuis » actuel au carrefour avenue des Quatre Chemins / Chemin du Monarié.



Secteur 2 – Meylan - Malacher

La concertation sur le projet « Malacher Nord » a mis en évidence le besoin de restructurer l'avenue de Granier avec réalisation d'une plateforme centrale pour le TCSP entre l'avenue du Taillefer et le giratoire de Bavière.



Secteur 3 – Meylan – les Buclos - Projet PLM

Les projets urbanistiques sur les sites de Schneider-PLM et de l'actuelle crèche des Buclos permettent d'envisager une nouvelle voirie pour la ligne C1 (en TCSP), et la restructuration des voiries de ce quartier des Buclos.

L'hypothèse qui avait été envisagée de passer par l'avenue de Verdun puis la faculté de pharmacie est à éviter, car elle conduirait à une dégradation très importante pour les habitants du quartier des Buclos et pour le collège.

L'hypothèse de traverser au cœur du site PLM rencontre de fortes résistances, les habitants l'analysant par rapport à la situation actuelle. Cependant, il est important d'étudier et comparer cette hypothèse avec celle d'un TCSP sur l'avenue du Vercors.

Si le tracé par l'avenue du Vercors devait être retenu, une adaptation du virage pour le TCSP (avec possible débordement sur le site PLM) est à traiter au niveau du carrefour Verdun/Vercors.



Secteur 4 – Meylan - Avenue de Verdun

L'expérimentation de couloirs de bus sur l'avenue de Verdun a démontré une amélioration significative pour les TC (lignes C1, 13 et 6020) en régularité et en temps de parcours.

Une légère dégradation pour les automobilistes a été constatée ponctuellement : aux heures de pointe et sur certains carrefours.

Un réaménagement de ce secteur à ces points difficiles, lors de la réalisation de l'axe « Réseau Express Vélo » devrait permettre de résoudre ces problèmes mineurs et de rétablir les couloirs de bus.

La création d'un arrêt Carronnerie dans le sens Grenoble – Meylan, pendant de celui existant dans l'autre direction, serait utile pour desservir le centre de tri d'Athador.

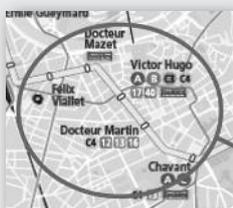


Secteur 5 – La Tronche - voie express

La réalisation d'une branche du « Réseau Express Vélo » et d'une station de correspondance entre la ligne C1 (plus les lignes Transisère Express et 6020) et la ligne B (desservant le CHU et le Domaine Universitaire) nécessitent un réaménagement de la RD 1090.

Cette station de correspondance améliorerait nettement l'accès en transports en commun au Domaine Universitaire et à l'Hôpital en provenance de Meylan et du Grésivaudan. Ce réaménagement serait aussi l'occasion de créer une traversée piétons / cycles à niveau, avec sécurisation par des feux tricolores, au niveau de ce nouveau « pôle d'échange multimodal ».

Par ailleurs, il serait opportun de créer un arrêt supplémentaire au droit du Centre Funéraire Intercommunal.



Secteur 6 – Grenoble : boulevards Mal Lyautey, Agutte-Semhat et E. Rey

Le réaménagement des boulevards Maréchal Lyautey, Agutte-Semhat et Edouard Rey fait partie du projet grenoblois. La ligne C1 est directement concernée par ce projet, qui devrait permettre de traiter les deux points noirs que constituent les carrefours Chavant et Victor-Hugo.

Il est essentiel que la ligne continue de traverser l'hypercentre, qui reste l'un des secteurs les plus attractifs de la Métropole.

La création d'une station de correspondance avec la ligne E de tramway est par ailleurs indispensable au croisement avec le cours Jean Jaurès.



Secteur 7 – Grenoble - Prolongement sur la Presqu'île

Une étude de prolongement de la ligne C1 sur la Presqu'île (arrêt Presqu'île ou Polygone scientifique) serait à mener. Ce prolongement permettrait à cette ligne de relier directement les deux principaux pôles économiques de la Métropole que sont la Presqu'île scientifique et Inovalée.

Ce prolongement améliorerait sensiblement la desserte du quartier Jean-Macé, et aussi celle du nouveau secteur d'habitations de la Presqu'île au moyen d'un arrêt supplémentaire sur l'avenue des Martyrs.

Pour conclure, l'aménagement de cette ligne, tel que décrit ci-dessus, peut être réalisé secteur par secteur, en fonction des projets associés (urbanisme...) et des financements disponibles. En revanche, des principes d'aménagement valables pour l'ensemble de la ligne sont à définir dès le démarrage du projet.

Réalisé par Emmanuel Colin de Verdière, Jean-Yves Guéraud, Christophe Leuridan - Photos réalisées par Alexis Grabit

Le 28 juin 2016, le SMTC a présenté un diagnostic de la mobilité dans le secteur Grand Sud de la Métropole (voir la répartition des communes dans le bulletin 147 de mars 2016) et a organisé des ateliers sur le futur schéma de mobilité du secteur.

En participant à ce comité de déplacements, l'ADTC a bien pris acte de la démarche et de l'annonce de la présentation des premières analyses techniques, financières ainsi que d'un calendrier de réalisation au prochain comité de déplacements Grand Sud du 27 septembre.

L'ADTC souhaite soutenir un certain nombre d'idées proposées, dont certaines applicables dès septembre 2017.

Pour les transports en commun

Les lignes du Grand Sud (ligne 17 et Express 3) et les lignes Transisère qui desservent le Trièves, la Matheysine et l'Oisans, doivent continuer à desservir les axes Vif – Grenoble et Vizille – Grenoble, jusqu'au centre de l'agglomération. Les services doivent permettre les retours jusqu'à 21 h. La ligne Express3 doit fonctionner les dimanches et fêtes.

La ligne Flexo 69 est par nature une ligne structurante pour l'axe Vizille - Uriage – Gières – Campus. Elle doit donc avoir un statut de ligne Proximo.

Tous les arrêts de St Martin d'Uriage situés sur la RD524 doivent être desservis. Il est inadmissible qu'ils ne le soient pas pour des motifs « administratifs ».

Cette ligne nécessite une desserte cadencée à amplitude de 6h à 21 h au moins. La desserte de Saint-Martin-d'Uriage village et Pinet et Vaulnaveys-le-Haut Belmont ne peut vraisemblablement se faire que par rabattement géré à Uriage et pour chaque passage du bus 69.

La ligne Flexo 66 doit offrir des services réguliers dans les deux sens et être prolongée jusqu'à la gare de Jarrie pour donner correspondance avec le TER et l'Express 3.

Une voie réservée aux bus entre Jarrie et le giratoire de Champagnier sur la RN85 doit être aménagée en direction de Grenoble.

Pour le vélo

- La principale priorité pour l'ADTC est la création d'une branche du Réseau Express Vélo entre Pont de Claix, Jarrie, Vizille et Séchilienne.

- Une piste cyclable bidirectionnelle est à créer entre Eybens et Brié sur l'ex route Napoléon.

- Des itinéraires cyclables sont à créer entre Uriage et Vizille

- Le revêtement de la digue entre Claix et Seyssins est à améliorer pour assurer la continuité entre les voies vertes de la rive gauche du Drac et Claix - Varcès.

- Des stationnements sécurisés pour les vélos sont à installer aux principaux points d'arrêt des lignes de transport public (Jarrie pont de Champ, Vizille Chantefeuille, Péage de Vizille, Varcès République, Vif Mairie).

L'ADTC considère que ces aménagements doivent être programmés rapidement afin de répondre aux premières attentes du secteur. Un plan d'actions avec un calendrier adéquat est nécessaire pour améliorer la mobilité durable de ce secteur.

Emmanuel Colin de Verdière

« Chrono en marche », une expérimentation pour la marche à pied

Depuis début juillet, une expérimentation nommée « Chrono en marche » est en cours dans le quartier Bouchayer-Viallet à Grenoble, un quartier en pleine mutation.

Cette expérimentation aborde la question des déplacements à pied. En effet, tout déplacement commence et se termine à pied, c'est pourquoi le Syndicat Mixte des Transports en Commun (SMTC) a mis en place une importante signalétique afin d'inciter et d'informer les piétons des directions entre les points de mobilité comme les arrêts de transports en commun (lignes A, C et C5) et les principaux lieux d'animations (bureaux, salles de spectacles, magasins) ainsi qu'une information sur les temps de parcours.



Différents moyens ont été mis en œuvre pour communiquer : signalétique aux arrêts de TC, marquage au sol, panneaux d'affichage, ou encore utilisation du mobilier urbain.

Cette expérimentation est prévue pour une durée de 6 mois. Alors à vos baskets et bonne balade !

Alexis Grabit

Gratuité des transports ?

Les agglomérations de Dunkerque et de Niort ont prévu d'introduire la gratuité en 2017 et 2018 respectivement.

L'expérience montre que les réseaux urbains qui adoptent la gratuité ont tous une offre médiocre voire mauvaise et donc une faible fréquentation. Avec la gratuité, la fréquentation augmente, mais la qualité reste constante, voire baisse... Et comme le service est gratuit, le client devenu usager n'a plus à se plaindre.

Sur les réseaux gratuits actuels, combien ont un service de soirée ? Un service correct le dimanche ? Des fréquences élevées sur l'ensemble des lignes permettant un usage en réseau avec des correspondances adaptées ? Aucun. [...]

Ensuite, ces villes qui rendent leurs transports gratuits ne combattent pas beaucoup la place de l'automobile, et le report modal des automobilistes sur le transport collectif reste faible : ce sont surtout les piétons et les cyclistes qui sont attirés par les bus gratuits.

A Aubagne, la part modale de l'automobile a très peu baissé. Par contre celle de la bicyclette, qui était faible, l'est encore plus, et c'est celle de la marche qui a le plus diminué. Le stationnement au centre d'Aubagne est pléthorique et bon marché, ce qui n'incite pas à laisser la voiture au garage et à prendre le bus.

Aymeric Gillazeau
FNAUT Infos n°247

Où en est le projet de prolongement de la ligne A à Pont de Claix Flottibulle ?

L'avant-projet du prolongement est en cours d'élaboration. Il comporte plusieurs volets.

Le tram

À partir de la station Denis Papin, la plateforme de 6 mètres sera prolongée et positionnée sur le côté sud de l'avenue du Général de Gaulle jusqu'au passage à niveau (PN) n° 6. Outre la station terminus placée avant ce PN, il y aura une station entre la rue Docteur Valois et la rue de la Fraternité. La plateforme sera engazonnée.

La voirie

La chaussée de 5,50 mètres sera positionnée sur le côté nord de la plateforme, à double sens de circulation, et encadrée par deux rangées d'arbres et des banquettes végétalisées. Sur chaque côté de la chaussée, les cyclistes circuleront sur une piste cyclable de 2 mètres légèrement surélevée. Les trottoirs de chaque côté auront 3 mètres de large.

Le giratoire au croisement de l'avenue du Général de Gaulle et de l'avenue de l'industrie (vers la montée Champagnier) deviendra un carrefour traditionnel en croix avec feux.

Le pôle d'échanges multimodal

Entre le cours Jean Jaurès et la voie ferrée, le projet comporte un pôle d'échange multimodal, avec parking relais, MétrovéloBox, arceaux, relais colis, arrêt de bus de la C2, etc., et l'emplacement pour la future gare de Pont de Claix, qui sera plutôt une halte ferroviaire type Echirrolles.

La question des flux de piétons

La ligne de tram ne franchira pas la voie ferrée, mais les usagers, eux, la traverseront pour rejoindre le cours Jean Jaurès, effectuer une correspondance avec les lignes C2 ou TER ou Transisère, ou encore pour aller prendre leur vélo. Ce transit piétonnier, qui aujourd'hui utilise les passages piétonniers du passage à niveau de la SNCF, devrait passer de 300 personnes par jour à environ 2000.

Face à cette augmentation prévue du nombre de piétons entre le terminus du tram et le pôle multimodal, la SNCF considère que le risque potentiel d'accident est aggravé et exige la construction d'une passerelle, accessible aux PMR donc avec ascenseurs, pour franchir la voie. De plus, elle veut que tout le trafic piétons soit ramené vers la passerelle, donc qu'il n'y ait plus de passage piétons sur le PN, et même que tout le trafic cycles soit ramené sur la chaussée, donc que la piste cyclable soit supprimée, dans le dernier tronçon de l'avenue avant le PN pour que les piétons ne puissent pas l'utiliser subrepticement !



A terme : une passerelle pour les piétons et les cyclistes sur la chaussée non protégés

L'enquête publique

Tel est l'état d'avancement du projet qui doit être soumis à enquête publique à compter du 19 juin 2017 (après les élections) pour être déclaré d'utilité publique.

L'ADTC fera une contribution à cette enquête publique pour rappeler qu'un aménagement cyclable dans le cadre d'un réaménagement de voirie urbaine est une obligation au titre du Code de l'environnement et que la SNCF ne peut s'y opposer. Elle dira que prétendre empêcher physiquement les piétons de passer sur la chaussée est illusoire ; la situation serait donc pire sans passages piétons qu'avec les passages piétons actuels.

Christian Cotte

Tarification TAG septembre 2016

Les évolutions tarifaires du réseau TAG sont actualisées annuellement au 1er septembre. Voici les nouveautés de cette année.

Pas de gratuité pour les jeunes, mais une nouvelle baisse ...

Le tarif d'abonnement mensuel pour les 18-24 ans continue de baisser. De 27,40 € en 2014, puis 20 € en 2015, il est désormais de 15 € par mois depuis septembre 2016. L'abonnement annuel est de 150 € (cela représente deux mois d'abonnement offerts).

... alors que les autres abonnements augmentent

La Semitag a l'obligation contractuelle d'augmenter chaque année la part des recettes issues de la tarification. Mécaniquement, ce sont donc les autres abonnements qui augmentent. Le tarif des 25-64 ans passe de 51,40 € à 54 €. Paradoxalement, celui des 4-17 ans passe de 18,50 € à 19,40 €.. devenant plus cher que celui des 18-24 ans.

Tarif des abonnements

Pass	Mensuel	Annuel
4-17 ans	19,40 €	194 €
18-24 ans	15 €	150 €
25-64 ans	54 €	540 €
65-74 ans et invalides à 80 %	28,90 €	260,10 €
75 ans et plus	-	36 €

Pour les zones peu denses

Un « Pass scolaire zone peu dense » à 150 euros par an, en réponse aux doléances de parents d'élèves de secteurs mal desservis par les transports en commun. Leurs enfants bénéficient ainsi d'un abonnement avec 12 voyages par semaine utilisables du lundi au samedi en période scolaire et non reportable d'une semaine sur l'autre.

Tarification sociale

La tarification sociale « Pastel' » reste encore mal connue de certaines catégories de population auxquelles elle est pourtant destinée. Elle est très avantageuse car elle propose un abonnement mensuel allant de 2,50 à 19,70 € suivant le quotient familial (QF), au lieu de 54 € (27 € pour les salariés).

Tarif des abonnements « Pastel' »

Formules	Mensuel	Annuel*
Pastel'1 (QF de 0 à 408 €)	2,50 €	30 €
Pastel'3 (QF de 409 à 511 €)	9,80 €	117,60 €
Pastel'3 (QF de 512 à 591 €)	14,80 €	177,60 €
Pastel'4 (QF de 592 à 661 €)	19,70 €	-

* Les formules annuelles sont réservées aux plus de 65 ans et aux personnes invalides à 80% et plus.

Une hausse excessive du prix des cartes de voyages

Un tarif dégressif fidélise l'utilisateur en l'amenant à acheter des voyages à l'avance. On peut donc regretter que le tarif du voyage vendu par 10 ou 30 augmente beaucoup plus vite que celui du voyage vendu à l'unité. En 10 ans, la carte de 30 voyages a augmenté de 37 % tandis que la carte à l'unité augmentait seulement de 15 %.

Le tarif réduit accordé aux usagers de plus de 65 ans sur les cartes de 10 voyages a été supprimé discrètement.

Evolution des tarifs

Année	Ticket à l'unité	Carnet de 30	Économie
2006	1,30 €	28,50 €	26,9 %
2010	1,40 €	32 €	23,8 %
2015	1,50 €	36,50 €	18,9 %
2016	1,50 €	39 €	13,3 %

L'économie réalisée par l'utilisateur qui achète ses voyages par carte de 30 s'amenuise régulièrement. En 1998, le carnet de 10 et de 40 tickets coûtait 55 et 179 francs, soit une économie de 26,7 % et de 40,3 % par rapport au prix unitaire (7 francs 50). Aujourd'hui, les cartes de 10 et de 30 voyages coûtent 14 € et 39 €, soit une économie de 6,7 % et de 13,3 % seulement par rapport au prix unitaire (1,50 €). Nous souhaitons que la tarification redevienne plus incitative pour l'achat de cartes de 10 et 30 voyages.

Nathalie Teppe

Création d'un arrêt San Marino Barrage

Six ans après l'ouverture à la circulation automobile du Pont-Barrage entre St Egrève et Noyarey, la ligne Flexo 52 (Veurey Mairie - Noyarey - St Egrève gare) compte enfin depuis cette rentrée 2016 un arrêt « San Marino Barrage » permettant la correspondance avec les lignes Express Transisère.

Mais pour éviter quelques secondes d'attente au pauvre automobiliste, cet arrêt a été placé dans le parking relais du Pont-Barrage au lieu d'être placé le long de la RD105F, ce qui augmente de plusieurs minutes le temps de parcours.

Par ailleurs, pourquoi la ligne Flexo 54 (Grenoble Presqu'île - Sassenage - St Egrève gare - St Egrève Pont de Vence) ne dessert-elle pas cet arrêt ?

Emmanuel Colin de Verdière

L'arrêt Domène Les Arnauds accessible sur la ligne Express 2

Depuis la fin du mois de septembre, sur la ligne Express 2 (Le Champ Prés Froges - Villard Bonnot - Montbonnot - Grenoble - Voreppe), l'arrêt Domène Les Arnauds, où l'utilisateur courrait quelques risques, a été rendu accessible et sécurisé.



Il reste que, au lieu d'utiliser la déviation, la ligne Express 2 devrait de nouveau passer par le centre de Domène pour desservir les habitants.

Emmanuel Colin de Verdière

Accord sur les aménagements de l'A480 et du Rondeau

Une nouvelle gare routière à Voiron

Depuis le 29 août, la nouvelle gare routière de Voiron a été mise en service. Située au Sud de la gare ferroviaire, elle permet une très bonne intermodalité entre les différents modes de transports (trains, bus urbains et cars interurbains, est accessible aussi aux vélos), et permet un accès facile au centre-ville à pied.

(Bernard Bouvier)



Dotée de douze quais, elle accueille désormais :

- Les lignes interurbaines : A (vers Tullins, départs quai 8), D (vers Miribel-les-Echelles), L (vers Rives), et W (vers Le Fontanil, départs quais 15),
- Les lignes Transisère Express 1 (vers Grenoble / Lumbin, départs quais 6 et 7), 1380 (vers les Abreets-en-Dauphiné), 7010 (dir. Chambéry), 7110 (vers Le Pont-de-Beauvoisin), 7350 et 7360 (vers La Côte-St-André),
- Des lignes scolaires.

Dans le même temps, des travaux ont débuté côté gare routière Nord qui accueillera les bus urbains 1 et 3, le Transport à la Demande et les lignes E, F et G.

Alexis Grabit

Les aménagements de l'A480 et de l'échangeur du Rondeau ne régleront pas les problèmes de déplacements à Grenoble.

Les choix d'aménagements qui viennent d'être présentés publiquement par l'Etat, le Département de l'Isère, Grenoble Alpes Métropole et AREA le 15 septembre 2016 sont sans aucun doute le meilleur compromis pour répondre au plan de relance autoroutier imposé par l'Etat.

Pas d'augmentation d'emprise, passage à 2*3 voies mais vitesse limitée à 70 km/h pour réduire pollution et bruit, pas d'augmentation de capacité pour le trafic de transit, aménagement concomitant de l'échangeur du Rondeau, toutes ces options vont permettre d'améliorer la fluidité du trafic routier en limitant les nuisances, mais pour combien de temps ?

Un appel d'air pour du trafic supplémentaire

Toutes les expériences montrent que l'augmentation des capacités routières attire du trafic, et dans ce cas, ce sera surtout du trafic interne à la Métropole, pour lequel il existe déjà des solutions alternatives, et dans quelques années la saturation sera de retour.

Avec ce plan de relance autoroutier qui fait reposer la plus grande partie du financement des travaux sur l'augmentation des péages sur l'A48 Grenoble - Lyon et l'A51 Grenoble - Monestier-de-Clermont (Col du Fau) et l'augmentation de la durée de la concession d'AREA donc des impôts supplémentaires, 380 M€ seront investis sur des aménagements routiers alors qu'aucun projet de développement de ligne de tramway n'est engagé, si ce n'est le prolongement de la ligne A de 1 km à Pont-de-Claix Flottibule.

Des besoins en Transport Public non satisfaits

Pourtant, les besoins sont importants pour desservir le sud, en commençant par le prolongement de la ligne E jusqu'à Pont de Claix où la ligne de bus C2 paraît bien



inadaptée pour attirer des usagers avec la correspondance obligée à Louise Michel avec la ligne E, ou pour desservir le Grésivaudan dont l'urbanisation continue à se développer.

A la fin de ces travaux routiers, en 2022, de la capacité aura donc été redonnée pour se déplacer en voiture dans l'agglomération grenobloise, mais dans quelle situation seront les transports publics si aucun projet n'est lancé ?

Le prolongement d'une ligne de tramway, ou l'aménagement de lignes de bus à haut niveau de service (BHNS) demande du temps. L'ADTC regrette l'énergie mise à développer seulement des capacités routières à l'intérieur de l'agglomération pour une amélioration non pérenne, et qu'il n'y ait pas dans le même temps d'énergie engagée sur un développement des transports publics, beaucoup plus efficaces pour les déplacements urbains en termes de lutte contre la pollution ou de performance énergétique.

Emmanuel Colin de Verdière

En attendant de plus amples modifications pour la rentrée 2017 auxquelles l'ADTC espère être associée, le Département de l'Isère a procédé à quelques modifications des dessertes des lignes Transisère dans la région grenobloise.

Quelques rappels des principes d'organisation d'une ligne de transport en commun attractive pour les habitants

Pour attirer des usagers, une ligne de transport public doit être fréquente, fiable, rapide, confortable, lisible. Elle doit offrir un accès direct aux principales destinations et une amplitude horaire importante. Déclinons ces principes plus en détail.

- **Fréquente** : une fréquence importante pour une ligne de bus est l'un des premiers atouts. Quand l'intervalle entre deux bus est supérieur à 10 minutes, les horaires doivent être cadencés (avec une fréquence sous-multiple de 60, soit 12, 15, 20, 30 ou 60 minutes) : ce cadencement est particulièrement important pour les lignes périurbaines et permet la mémorisation des horaires.

- **Fiable** : les horaires doivent être respectés. Il est notamment inacceptable que des bus passent avec une avance de plus de 1 minute, or cela arrive encore bien trop souvent, sur les lignes Transisère en particulier. Un retard est souvent inévitable, pas un passage en avance.

- **Rapide** : Pour attirer des automobilistes au transport public, le temps de parcours est un facteur important. La mise en place de voies réservées aux bus, la priorité aux feux et la mise en place d'arrêts en ligne (arrêt en contre alvéole facilitant le départ du bus et permettant un accès maîtrisé au quai accessible tout en évitant du stationnement illicite) permettent des gains de temps importants.

- **Confortable** : On ne peut envisager un autocar même sans climatisation. La meilleure accessibilité doit être recherchée (bus ou car à plancher bas)

- **Lisible** : une ligne de bus doit desservir les mêmes arrêts de la première à la dernière course avec un seul parcours.

- Une ligne de bus doit desservir sans correspondance les principales destinations (à Grenoble, les lignes périurbaines doivent desservir les gares et le centre-ville), d'autant plus lorsque la fréquence offerte est faible.

- Une large amplitude de fonctionnement est indispensable. Pour l'ADTC, la plage horaire, hors lignes fonctionnant en soirée, doit aller de 6h à 21h.

Prolongement Express 2 à Centr'Alp

Depuis le 1er septembre 2016, la ligne Express 2 Voreppe – Grenoble – Le Champ-Près-Froges est prolongée à titre expérimental jusqu'à Centr'Alp Voreppe le matin, le midi et le soir. Pour se rendre à Centr'Alp Moirans, une correspondance est possible avec la ligne 21 du réseau voironnais. Ce prolongement répond à une ancienne demande de l'ADTC. Toutefois il est très incomplet et porte en lui trois causes d'échec probable :

- Obligation de correspondance pour se rendre à Centr'Alp Moirans,

- Limitation des courses à la gare de Voreppe en journée,

- Absence de desserte de la gare de Moirans alors que 6 à 12 trains par heure s'y arrêtent toute la journée.

Pour ces motifs, on nous annoncera la bouche en cœur qu'en raison d'une fréquentation trop faible, l'expérience est arrêtée.

Itinéraires directs pour les lignes 3000 et 4100

Pour la ligne 3000 (Bourg d'Oisans – Vizille – Grenoble), 3 allers le matin et 3 retours le soir sont maintenant directs avec l'utilisation des déviations de Livet, Gavet, Vizille, Jarric et Pont de Claix puis de l'A480 avec sortie au pont de Catane pour desservir les arrêts Vallier-Jaurès, Alsace-Lorraine et gares à Grenoble. Ce faisant, ces courses oublient les habitants de Livet, Gavet, Vizille et Jarric et rendent difficiles les déplacements en transport public vers le sud de la Métropole depuis et vers l'Oisans (Vizille, Jarric, Pont de Claix, Echirolles et le sud de Grenoble). Rappelons que l'amélioration des temps de parcours demande la réalisation de voies bus et la mise en place de la priorité aux feux pour les bus, mais surtout pas la suppression des arrêts proches des habitants.

Pour la ligne 4100 (Corps - La Mure – Vizille – Grenoble), 1 aller le matin et 1 retour le soir sont maintenant directs avec la diminution du nombre d'arrêts sur le plateau matheysin et l'utilisation des déviations de Vizille, Jarric et Pont de Claix puis de l'A480 avec sortie au pont de Catane pour desservir les arrêts Vallier-Jaurès, Alsace-Lorraine et gares à Grenoble.

Ces courses directes enfreignent les principes élémentaires du transport public et rendent l'horaire illisible pour l'utilisateur occasionnel. Il serait nécessaire d'en réduire les effets négatifs pour les usagers captifs en organisant une correspondance avec la ligne Express 3 (Grenoble – Vizille) redonnant accès au Sud grenoblois.

Emmanuel Colin de Verdière

TouGo / TER, des correspondances optimisées

Le nouveau réseau TouGo a été lancé le 29 août dernier. À Bernin et Crolles, la ligne Citadine B relie les principaux quartiers aux lieux d'animations. Aux heures de pointe, la Citadine B est prolongée à la gare de Brignoud.

Dans cette gare, des correspondances sont possibles avec les TER pour Grenoble et Chambéry et ces temps de correspondances sont plutôt bons. Vers Grenoble, les voyageurs ont entre 9 et 11 minutes pour faire leurs changements. Vers Chambéry, ils ont au maximum 14 minutes.

A l'heure de pointe du soir, les correspondances sont aussi correctes avec 8 minutes en arrivant de Grenoble et 11 à 13 minutes en arrivant de Chambéry.

A Pontcharra, c'est la ligne Citadine C qui relie les principaux pôles de la commune à sa gare offrant de nombreuses possibilités de correspondances avec les trains omnibus vers Grenoble (3 à 8 min.) d'un côté et vers Chambéry (10 à 15 min.) de l'autre.

Au retour, ces temps sont du même ordre de grandeur, mais avec les trains rapides : depuis Grenoble (5 à 6 min.) et depuis Chambéry (10 à 11 min.).

Les efforts de la Communauté de Communes du Grésivaudan pour offrir des correspondances optimales entre bus et trains sont à saluer.

Alexis Grabit

Liste des trains supprimés entre le 29 août et le 10 décembre 2016

Trains supprimés du lundi au vendredi :

Sens Saint-Marcellin => Grenoble => Chambéry

Grenoble 05h38 - Chambéry 06h35
Saint-Marcellin 09h06 - Grenoble 09h48
Saint-Marcellin 17h06 - Grenoble 17h48/18h06 - Chambéry 19h06

Sens Chambéry => Grenoble => Saint-Marcellin

Chambéry 06h53 - Grenoble 07h55/08h10 - Saint-Marcellin 08h55
Grenoble 16h10 - Saint-Marcellin 16h55
Chambéry 19h24 - Grenoble 20h23

Sens Saint-André-le-Gaz => Grenoble => Gières

Saint-André-le-Gaz 05h01 - Gières 06h15 (supprimé uniquement du mardi au vendredi)
Saint-André-le-Gaz 06h40 - Gières 07h55
Saint-André-le-Gaz 10h40 - Grenoble 11h35
Rives 13h55 - Gières 14h39
Rives 16h55 - Gières 17h39
Saint-André-le-Gaz 17h40 - Grenoble 18h35
Saint-André-le-Gaz 20h40 - Grenoble 21h35
Rives 21h55 - Gières 22h39

Sens Gières => Grenoble => Saint-André-le-Gaz

Gières 08h05 - Saint-André-le-Gaz 09h19
Gières 12h20 - Rives 13h03
Gières 15h46 - Rives 16h03
Gières 16h12 - Saint-André-le-Gaz 17h19
Gières 17h46 - Rives 18h0
Grenoble 19h25 - Saint-André-le-Gaz 20h19

Des changements d'exploitation et des évolutions tarifaires sont appliqués depuis le premier septembre 2016 dans la Région Auvergne-Rhône-Alpes.

Des suppressions de train

Quelle surprise le lundi 29 août au matin de découvrir que des trains circulant habituellement avaient disparu sans crier gare ! En scrutant les nouvelles fiches horaires, on a constaté qu'une vingtaine de trains ont été purement et simplement supprimés autour de Grenoble ! (Voir liste ci-contre).

En l'absence de comité de lignes depuis le début de l'année, aucune information n'avait été donnée en amont aux associations d'usagers. Cette situation est inédite : la SNCF et la Région savaient, mais n'ont pas jugé utile d'avertir les principaux concernés !

C'est ainsi qu'au retour de leurs vacances, certains voyageurs se sont retrouvés sur le quai à attendre un train qui n'était ni en panne, ni en grève, mais volontairement supprimé.

La SNCF évoque des difficultés liées aux ressources humaines (départ à la retraite, formations...). Il est stupéfiant qu'une société de cette taille ne sache pas anticiper correctement ses besoins en personnel.

Grâce à l'intervention de l'ADTC et de l'ARDSL, alertées par leurs adhérents, une « solution de secours » a pu être obtenue pour les deux trains périurbains les plus critiques en heures de pointe entre Grenoble et Chambéry.

Le nouveau service de décembre 2016 devrait revenir à la normale... avec même quelques améliorations (voir article page 19).

Les abonnements

En septembre, une réduction de 25 % a été appliquée aux abonnements mensuels et annuels, en compensation des multiples désagréments subis par les usagers au premier semestre... et peut-être aussi des suppressions de services annoncées au dernier moment.

Les abonnements sont valables sur tout le territoire de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, et jusqu'à Genève et Macon.

L'abonnement « Illico mensuel Jeunes » donne droit à 75% de réduction sur les trajets autres que le parcours concerné.

Des abonnements « TER Illico hebdo » et « TER illico hebdo jeunes » sont créés, bien pratiques pour un stage ou une formation de courte durée.

Pour les voyageurs occasionnels

Les offres de réduction destinées aux voyageurs occasionnels sur la nouvelle Région composée des deux anciennes « Auvergne » et « Rhône-Alpes » sont harmonisées.

La carte « Illico Liberté Jeunes » (moins de 26 ans) passe de 20 à 15 euros et offre 50 % de réduction toute la semaine.

La carte « Illico Liberté » (26 ans et +) passe de 40 à 30 euros et offre 25 % de réduction la semaine, et 50% le week-end.

Avec ces deux cartes, 4 personnes peuvent voyager (adultes ou enfants) à moitié prix le week-end.

Autre nouveauté, on peut désormais acheter des carnets de 6 billets au tarif « Illico Liberté » valables 3 mois (au lieu de 7 jours pour un billet acheté seul).

Dans le courant du dernier trimestre 2016, la carte « Illico Solidaire », destinée aux personnes à faibles ressources, n'offrira plus que 75% de réduction au lieu de 90% (sauf pour les personnes percevant l'AAH et moins de 80% du SMIC). Elle est étendue à « l'allocation de solidarité aux personnes âgées ». La gratuité est maintenue pour se rendre à un entretien d'embauche ou de formation.

Les lignes TER exclusivement effectuées en autocar sont vendues 30% moins cher à compter du 1er octobre 2016.

A noter aussi le billet « Illico Promo Samedi » destiné aux familles (-40% pour 2 adultes + gratuité pour les enfants).

Le site internet* TER propose régulièrement des promotions (Illico événements...).

Les contrôleurs

Sur certaines lignes périurbaines, il n'y a plus de contrôleur dédié au train. Le contrôle s'effectue aléatoirement par des brigades de contrôleurs, comme cela se pratique sur les réseaux urbains et sur le train-tram de l'Ouest Lyonnais.

Les lignes concernées sont :

- Ligne n°26 : Villefranche - Lyon
- Ligne n°5 : Lyon - Vienne
- Ligne n°62 : Saint-André-Le-Gaz - Grenoble - Gières
- Ligne n°11 : Saint-Etienne - Montbrison

Ce mode de fonctionnement permet aussi de redéployer les équipes mobiles en fonction des besoins en cas de situation dégradée.

Nathalie Teppe

* <http://www.ter.sncf.com/rhone-alpes/offres/tarifs>

Six lignes TER se côtoient sur l'étoile ferroviaire de Grenoble (sans compter les TGV). Ces lignes bénéficient d'un cadencement très imparfait et certains trains périurbains pâtissent d'un arrêt prolongé à Grenoble (voir ADTC Infos n°147). Bonne nouvelle, ce sur-stationnement disparaît au prochain service TER (à partir du dimanche 11 décembre 2016), tandis que le cadencement vers Lyon est amélioré et que certains services sont diamétralisés.

Un cadencement plus cohérent sur Grenoble – Lyon et des ajustements horaires sur Valence – Annecy/Genève

Sur la ligne Grenoble – Lyon, les départs et arrivées se feront à la même minute. Vers Lyon, les TER partiront de Grenoble à H+21 et à H+52. Leurs arrivées se feront à Lyon-Part-Dieu à H+44 et à H+14 (excepté des arrivées à 7h16, 17h18 et à 21h46). Les trains repartiront de Lyon-Part-Dieu à H+14 et à H+44 (excepté un départ à 7h16) et arriveront à Grenoble à H+38 et à H+08. Tous, et dans les deux sens desserviront Voiron, La Tour-du-Pin, Bourgoin-Jallieu et La Verpillière sans exception.

Sur la ligne Valence – Grenoble – Chambéry – Annecy/Genève, des ajustements horaires seulement seront opérés.

Fin du sur-stationnement en gare de Grenoble et changement des diamétrales

Depuis quelques années, les TER périurbains Saint-Marcellin – Grenoble – Chambéry marquent un long arrêt en gare de Grenoble (de 15 à 22 minutes) pour laisser passer les trains plus rapides Valence – Annecy/Genève. L'ADTC a longtemps demandé à la Région, à SNCF Mobilités et à SNCF Réseau, de supprimer ce sur-stationnement très pénalisant pour les usagers effectuant des déplacements entre le Voironnais et le Grésivaudan ou entre le Sud-Grésivaudan et l'Est de la Métropole de Grenoble (Echirolles ou Gières).

Bonne nouvelle ! Ce sur-stationnement est réduit à de simples arrêts de 2 à 3 minutes pour faciliter les flux de voyageurs en gare de Grenoble et permettre des déplacements rapides entre les différents territoires de la grande région urbaine grenobloise.

Au service TER 2017, les lignes périurbaines sont modifiées comme suit :

- Saint-Marcellin – Grenoble – Gières

Vers Grenoble/Gières, départs de Saint-Marcellin à H+06 et H+36. Arrivées à Grenoble à H+48 et H+16. Arrivées à Gières à H+02 et H+32.

Vers Saint-Marcellin, départs de Gières à H+57 et H+27. Départs de Grenoble à H+11 et H+41. Arrivées à Saint-Marcellin à H+52 et H+22.

- Saint-André-le-Gaz – Rives – Grenoble – Gières – Chambéry

Ces services sont issus de la diamétralisation à Grenoble des TER pour Rives ou Saint-André le Gaz d'une part et pour Chambéry d'autre part.

À Grenoble, les TER arrivant de Saint-André-le-Gaz à H+34 et de Rives et à H+00 poursuivront leur chemin vers Chambéry (arrivées à H+03 et H+37).

Dans l'autre sens, ces TER venant de Chambéry arriveront à Grenoble à H+58 et H+22, et repartiront respectivement vers Rives à H+01, et vers Saint-André-le-Gaz à H+25.

Un troisième service continuera d'effectuer l'aller-retour entre Rives et Gières.

Tous les trains Grenoble – Saint-André-le-Gaz (dans les deux sens) retrouveront leurs arrêts à Réaumont-Saint-Cassien (soit 26A/23R par jour vers Grenoble) sauf le premier train périurbain du matin qui effectue la liaison Grenoble – Lyon-Perrache.

Toutes ces modifications vont dans le bon sens en redonnant une forte attractivité aux TER. En effet, à partir de décembre 2016, le trajet Moirans – Brignoud sera possible en 40 minutes (au lieu de 57 minutes avec le sur-stationnement actuel), et le trajet Vinay – Echirolles en 42 minutes (au lieu de 1h03).

Et après ?

Dans le programme de doublement et d'électrification du Sillon Alpin Sud, une troisième voie en gare de Brignoud est prévue, sur le principe de celle de la gare de Gières. L'objectif est de proposer une meilleure alternative à la voiture en prolongeant jusqu'à Brignoud les trains terminant à Gières et de permettre des TER périurbains supplémentaires dans le Grésivaudan.

Alexis Grabit

Inquiétudes sur l'avenir des TER en Auvergne – Rhône-Alpes

Un audit alarmant de SNCF Réseau sur le devenir des lignes ferroviaires en Auvergne – Rhône-Alpes a « fuité » en juin 2016. Si rien n'est fait, beaucoup de lignes fermeront dans les cinq ou dix ans. Le besoin d'investissements pour maintenir la pérennité du réseau serait de 765 M€ pour la période 2015-2020, et la participation demandée au contrat de plan État Région s'élèverait à 413,9 M€, bien plus que les 155 M€ prévus. *

Il est difficile de faire la part des choses. D'un côté, SNCF réseau, extrêmement endetté, a tendance à gonfler les devis en incluant dans la facture des travaux non indispensables. En même temps, les lignes secondaires du réseau ferré national sont très dégradées après des décennies de sous-investissement, et la SNCF a dû réduire les vitesses des trains sur de nombreuses lignes.

La section centrale de la ligne Saint Etienne – Clermont Ferrand est déjà fermée depuis fin mai 2016. Clermont-Ferrand risque encore de perdre ses dessertes ferroviaires vers Le Puy, Nîmes, Béziers, Volvic, et de subir des ralentissements sur la ligne vers Aurillac. Plus près de nous, les lignes Grenoble – Veynes et Valence - Veynes sont menacées dans leur partie haute.

Hélas, la majorité actuelle à la Région semble surtout pressée de financer la deuxième autoroute (A 45) entre Lyon et Saint Etienne ! Nous invitons nos lecteurs à emprunter la ligne Grenoble – Veynes tant qu'elle circule « normalement » et à signer le manifeste pour le renouveau de l'étoile de Veynes**.

Christophe Leuridan

*http://transportrail.canalblog.com/archives/auvergne_rhone_alpes

** <http://www.ville-veynes.fr/manifeste-renouveau-de-lettoile-de-veynes/>

Calendrier des commissions

Transports en Commun (18h30)

7 novembre 2016
5 décembre 2016
16 janvier 2017

Vélos et Piétons (18h30)

14 novembre 2016
12 décembre 2016
23 janvier 2017

ADHÉREZ à l'ADTC

Adhésion « une personne »	16 €
Adhésion « couple »	22 €
Adhésion « étudiant »	3 €
Adhésion « petits revenus »	3 €

ADTC INFORMATIONS

Vente au numéro	3,75 euros
Abonnement annuel sans adhésion	15 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

MNEI, Maison de la Nature et de l'Environnement
=> www.mnei.fr

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

Photos de couverture :
Rue Philis de la Charce et Formations vélos (ADTC)
Chrono C1 et Rails déserts (Alexis Grabit)

Revue de Presse

Berges rive droite fermées : l'impact réel sur le trafic

Quel effet a eu [...], la piétonnisation [...] des 3,3 km de voies sur berges rive droite ? Le *Journal du Dimanche* s'est procuré les premiers chiffres compilés après cette mesure controversée.

Ces données ont été rassemblées par le Direction de la Voirie et des Déplacements de la mairie. Elles comparent les trois premières semaines de septembre 2015 - quand la voie Georges-Pompidou était ouverte aux voitures, camions et deux-roues motorisés - avec les 21 premiers jours de septembre 2016, lorsque les quais bas sont restés fermés à la circulation automobile après la fin de Paris plage. Les auteurs du rapport [...] comparent aussi ces résultats à ceux de l'étude d'impact réalisée par un organisme indépendant chargé d'étudier les effets probables de cette fermeture pour la commission d'enquête. [...]

En nombre de véhicules par heure, que se soit le soir ou le matin, les chiffres sont clairement en hausse (de +73% à +13% aux heures de pointe) sur les quais hauts parisiens. Le trafic sur le boulevard Saint-Germain, identifié comme l'axe principal de report, augmente aussi, surtout le matin (de +41%). Mais le nombre de voitures est bien inférieur à celui prévu par l'étude d'impact (de -9% à -23%) [...].

Le rapport évalue aussi [...] les temps de parcours. Globalement, ils sont plus longs [...] : ainsi, il aura fallu 20 minutes au lieu de 11 mn pour aller de la Concorde à Bercy via le boulevard Saint-Germain le matin, ces trois premières semaines de 2016 par rapport à 2015. Mais sur ce même parcours, les conducteurs sont restés une minute de moins (21 mn) dans leur véhicule le soir par rapport à l'an dernier (22 mn) ! Dans tous les cas étudiés, ces durées sont inférieures à celles prévues par l'étude d'impact, dont les chiffres étaient pourtant jugés "sous-estimés" par les opposants au projet [...].

Le Journal du Dimanche, 24/09/2016.

Fermeture des berges de la Seine : à Paris, le trafic automobile en voie d'évaporation

[...] La fermeture de la rive gauche des berges de Seine, en 2013, a livré quelques enseignements : les hypothèses de hausse du trafic ont été démenties par les faits.

[...] Les perturbations liées à la fermeture d'un axe routier n'ont qu'un temps et « sont loin d'être aussi alarmantes que les prédictions », observe Phil Goodwin, professeur honoraire en politique des transports de l'University College de Londres, qui a étudié le cas de quelque 70 villes, dans 11 pays, ayant restreint ou supprimé des voies de circulation. [...] Passé les ajustements de départ, la circulation s'ordonne d'elle-même. Et tend même à diminuer. De 11 % en moyenne, selon Phil Goodwin, cette baisse du trafic peut être plus ou moins forte selon les possibilités de report et s'explique par des changements de comportements. Si certains automobilistes changent d'itinéraire, d'autres optent pour un autre mode de déplacement [...], diminuent le nombre et la longueur de leurs trajets, s'essaient au télétravail certains jours, ou au covoiturage... [...]

« Le degré et la vitesse d'adaptation dépendent de l'importance de la contrainte et des possibilités de report de circulation et de reports modaux », souligne Frédéric Héran, chercheur en économie des transports au Centre lillois d'études et de recherches sociologiques et économiques de l'université de Lille. [...] « Cette évaporation du trafic n'est pas une théorie, c'est un constat », insiste-t-il, tout en rappelant que le trafic automobile à Paris a déjà diminué de 28 % depuis 2001. « Les mesures de restriction de la voiture ont même commencé sous Tiberi : les plots anti-stationnement constituaient une première gêne à la circulation [...]. » Limitation des places de stationnement, création de couloirs de bus, de voies de tram, de pistes cyclables, de voies à sens unique : autant de mesures prises depuis [...].

Une étude d'Airparif de juillet 2013 confirme cette diminution du trafic dans la capitale et montre [...] un impact significatif sur la qualité de l'air entre 2002 et 2012 [...]. La baisse des émissions d'oxydes d'azote (NO_x) et celle des émissions de particules fines atteignent respectivement 30 % et 35 %, dont un tiers du fait des aménagements de voirie. « L'impact [...] aurait pu être plus conséquent si la diésélisation avait été moindre et si les mesures prises s'étaient étendues à l'ensemble de l'agglomération parisienne, relève Karine Léger, d'Airparif. Ce qui montre la nécessité d'agir à cette échelle, et de jouer à la fois sur le volume du trafic et sur le parc roulant. »

Le Monde, 23/09/2016