

GARE DE GRENOBLE



Pôle d'Echanges Multi-modales de Grenoble :

Ou comment se déplacer autrement ?

page 14

Réseau tramway :
Quels projets ?
Des idées pour le
réseau Tram

Pages 9 à 12

Offre Loisirs :
l'exemple de
l'Alsace

Page 17



Où va-t-on ?

Nous avons participé à la Biennale des Villes en Transition. Les déplacements sont au cœur des questionnements sur l'avenir de nos villes. Bien que la Métropole grenobloise ait bien avancé sur les infrastructures de transports en commun ces dernières années, il semble que leur développement soit en sommeil. Voici quelques pistes de réflexion.

Une extension du réseau de tramway à l'arrêt

En dehors du court prolongement de la ligne A entre Echirolles Denis Papin et Le Pont de Claix Flottibulle, aucun projet n'est lancé par le SMTC. C'est d'autant



plus inquiétant qu'en cas d'un nouvel appel à projet national, le SMTC n'aurait rien à proposer. Les besoins sont pourtant criants et le tramway reste le mode le plus à même de réduire le trafic automobile. Notre dossier central fournit quelques propositions pour relancer la dynamique.

Les études sur le tram-train tardent à être dévoilées. Nous

sommes conscients que ce n'est pas si simple à l'exemple de celui de Mulhouse présenté à notre Assemblée Générale.

L'indispensable TER pour la desserte de la région grenobloise.

Si l'on parle beaucoup d'améliorer la ligne Lyon-Grenoble, c'est bien le TER périurbain qui fait partie des solutions pour lutter contre la congestion des accès à la métropole. On sait pertinemment que la meilleure solution pour l'accessibilité à Grenoble est d'améliorer la fréquence des TER et non de développer les infrastructures autoroutières.

Si un RER grenoblois a été annoncé à la biennale, on ne sait toujours pas quand la 3^{ème} voie de la gare de Brignoud sera réalisée, fonction indispensable

pour améliorer les fréquences des TER traversant l'agglomération !

Et l'avenir de la ligne Grenoble-Gap reste incertain.

Des lignes de bus desservent de moins en moins le centre-ville

Comme évoqué maintes fois, la liste des lignes ne desservant plus le centre-ville s'allonge chaque année. L'expérience montre que le trafic chute dès que l'on impose des correspondances supplémentaires. Jusqu'où cette politique va-t-elle conduire en arrêtant des lignes comme la 17 au niveau des grands boulevards ?

Il n'y a pas que le vélo pour améliorer les déplacements et réduire la part de l'automobile

Tout le monde connaît le combat de l'ADTC - Se déplacer autrement pour développer l'usage du vélo. Le vélo un mode extraordinaire pour se déplacer en ville, pour peu que les conditions de son utilisation soient améliorées. Pour autant, il ne faut pas négliger les autres modes comme les transports publics, ni se précipiter par un effet de mode sur le transport par câble sans avoir étudié sa pertinence par rapport aux autres solutions.

Si Grenoble veut rester dans le peloton de tête des villes offrant des alternatives crédibles à l'automobile, il faudrait qu'elle cesse de se reposer sur ses lauriers en prenant un sérieux retard dans ce domaine. Le PDU 2030 en cours d'élaboration devra intégrer des projets de transport collectif lourd.

Nathalie Teppe ■

P 02	Editorial
P 03	Zoom sur les 50 derniers numéros ADTC Infos (2 ^{ème} partie)
P 04	Une erreur évitable
P 05	Contribution à la concertation sur le projet Cœur de Ville de Pont-de-Claix
P 06	Contribution ADTC à la concertation sur l'Identité du Réseau Express Vélo
P 07	Brèves Vélos / Piétons
P 08	Un déneigement de qualité variable
P 09-12	Quel avenir pour le réseau de tramways ?
P 13	« Ma chère auto » : Et si on partageait son auto ?
P 14	Inauguration du Pôle d'Echanges Multimodal de Grenoble
P 15	Dispositif pic de pollution : On fait le point
P 16	Attention : le changement, c'est maintenant
P 17	Offre loisirs : L'exemple de l'Alsace
P 18	Brèves Transports Urbains / Périurbains / Ferroviaire
P 19	Revue de Presse
P 20	L'actualité en images

Bulletin trimestriel publié par :

ADTC, se déplacer autrement

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

Photo de couverture : Alexis Grabit

ADHÉREZ à l'ADTC		ADTC INFOS
Adhésion « une personne »	17 €	Vente au numéro 3,75 €
Adhésion « couple »	23 €	Abonnement annuel
Adhésion « étudiant »	3 €	sans adhésion 15 €
Adhésion « petits revenus »	3 €	

Zoom sur les 50 derniers ADTC Infos

Comme annoncé dans le numéro 150, nous allons faire un zoom sur quelques événements publiés dans les 50 derniers numéros d'ADTC-Infos. Les vélos et les piétons seront présentés dans ce numéro. Pour les bus, cars et les trains, voir le bulletin 150.



Voici une petite rétrospective des informations publiées ces douze dernières années pour les piétons et les cyclistes.

Actions, formations et sensibilisations

L'ADTC réalise de nombreuses actions en faveur des modes doux. Proposer des alternatives à la voiture en organisant le Challenge « Allons au travail à vélo (n°100, 105, 113, 115, 117 et 123) qui deviendra « Au travail, j'y vais autrement » (n°129) en fusionnant avec « au travail sans ma voiture ». Ou encore le Concours Ecole à Vélos (n°105, 113). A ce sujet, un dossier central a été consacré aux vélos et à la marche vers l'école (n°104).

Dans un autre domaine, l'ADTC a mis en place une Vélo Ecole (ses débuts dans le n°118 et des témoignages dans le n°138) ainsi qu'une formation vélo et sécurité (n°134).

Une autre opération forte de l'ADTC, l'opération Cyclistes, Brillez (n°104, 117, 134) se déroulent généralement courant novembre. Une opération a aussi été menée dans le Voironnais (n°137).

Vélos

Le vol de vélos est une des craintes des cyclistes. Afin de rendre inefficace les vols, Grenoble fut ville pilote pour le marquage FUBicy (n°100, 104 et 132).

Un feuilleton a beaucoup fait parler, les quais de l'Isère (n°101 à 104, 107 et 108).

Comme pour les « transports en commun », un plan des itinéraires cyclables a été créé (n°101). Ce plan a été accompagné d'un jalonnement des itinéraires cyclables (n°114, 135). L'ADTC a fait de nombreuses propositions pour le Schéma cyclables 2006-2012 de l'agglomération (n°104) et le bilan du schéma 2001-2005 (n°106).

De nombreux reportages ont présenté différents itinéraires pour les cyclistes : La voie verte Grenoble – Saint-Quentin (n°101) [Un dossier a été consacré aux « Véloroutes et voies vertes » en France et en Europe, dossier (n°136), ainsi que sur les « autoroutes » à vélos (n°135)], l'axe Hôpital Nord – Polygone (n°119), la Rocade Vélos Echirrolles – Saint-Martin-d'Hères (n°134).

Des problématiques se posent pour les cyclistes lorsque des travaux sont effectués sur les voiries. Le projet Tram3 a fait couler beaucoup d'encre (n°102, 108, 109), sur leur qualité (n°120), et leurs aménagements (n°122). Le maintien des continuités cyclables lors de travaux (n°128, 133 et 136) est très souvent mal traité.

Après le tram C, de nouveaux aménagements cyclables ont été réalisés avec la ligne E du tram (n°130 à 132).

Un peu d'Histoire et d'Equipements

Nos ancêtres, les draisienues. Les 150 ans du vélo (n°130) au Pneus anti crevaison (n°109) en passant par Nessé, peintre monumental à vélo (n°121). Une de ses œuvres se situe au pont de l'estacade.

Piétons

La cohabitation piétons, cycles, voitures est une problématique de la mobilité en ville. Les trottoirs ne sont pas toujours aménagés (n°122, 125). Et quand ils le sont, ils sont occupés par les voitures (n°123). Comme pour les vélos, un jalonnement a été mis en place pour favoriser la marche à pied (n°133)

Et après ?

Voici quelques sujets qui pourrait bien être abordé dans les prochains ADTC-Infos :

Un nouveau Schéma cyclable avec un plan des itinéraires mis à jour ? La réalisation d'un Réseau Express Vélo ?

Alexis Grabit ■

Agenda

Ce printemps 2017 auront lieu les prochaines éditions de plusieurs événements mobilité annuels :

La grande épopée de « Faites du vélo 2017 » débutera le 18 mai et se terminera le 11 juin.

* Elle sera marquée par diverses animations, dont nos deux événements ADTC :

- le « Concours des écoles et collèges à vélo » aura lieu le jeudi 18 mai 2017 ;
- le Challenge mobilité régional « Au travail, j'y vais autrement » : le jeudi 8 juin 2017.

* Bien d'autres réjouissances, dont le festival Vélopolis le 20 ou 21 juin, fête de toutes les pratiques du vélo (stand de l'ADTC avec des jeux-discussion pour petits et grands, un atelier d'expression « Récit-cycliste »). Comme tout au long de cette période : des animations sportives cyclistes, des balades découvertes ou de randonnée à vélo, des démonstrations en tout genre, des propositions d'essai, un atelier d'information sur la vélo-école de l'ADTC... Ne ratez pas le programme qui sera diffusé par la Métro, il y en aura pour tous les goûts !

Les vendredis de 14h à 15h45 ou de 16h à 17h45 :

Cours de vélo-école de l'ADTC : cours de 1h45 en sessions de 8 cours « débutants » ou 5 cours de « remise en selle ». Renseignements et inscription à l'ADTC : 04.76.63.80.55 ou velo-ecole@adtc-grenoble.org

Calendrier des Commissions (18h30)

Transports en commun

10 avril, 15 mai et 19 juin

Vélos-Piétons

24 avril, 22 mai et 26 juin

Appel à contribution

Questionnaire sur les usagers du Vélo dans la métropole grenobloise : l'ADTC vous propose de participer à un questionnaire en ligne élaboré en collaboration avec Marius Pugeat, stagiaire de Master IDT². Tous à vos claviers : questionnaire sur le site internet de l'ADTC www.adtc-grenoble.org

Geneviève Peffen

Contribution à la concertation sur le projet Cœur de Ville de Pont de Claix

La Ville présente un projet pour apaiser le cœur de ville et le rendre plus accessible pour les habitants et pour les commerces.

La place triangulaire du 8 mai 1945 (devant la mairie) délimitée par 3 voies de circulation, bordées par des commerces de proximité, serait piétonnisée partiellement et mise en communication par une allée piétonne avec la place Salvador Allende élargie autour de la rue de Stalingrad déplacée. Seules les voies Ouest et Sud (derrière la mairie) de la place du 8 mai 1945 resteraient ouvertes à la circulation motorisée. L'espace libéré devant la mairie resterait libre en prévision du passage de la ligne E de tram prolongée, seulement agrémenté d'un alignement d'arbres coté Est le long des commerces et de terrasses (sous les arbres), et comporterait un quai bus double de 35 mètres coté Ouest pour l'arrêt simultané de 2 bus en direction de Grenoble.

La circulation en provenance de Vizille (avenue du Maquis de l'Oisans) serait déviée derrière la mairie pour se raccorder à la voie en provenance de Claix (avenue du Maréchal Juin). Un passage sur la place resterait possible pour les convois exceptionnels en provenance ou en direction de Vizille.

Incidence sur les déplacements :

- Les piétons : avec le déplacement du stationnement des véhicules sur les poches créées sur l'arrière des bâtiments coté pair, la circulation des piétons sur la place serait libre, et avec la déviation de la circulation, l'ambiance serait apaisée. Mais le quai bus pour les lignes en direction de Grenoble serait un obstacle physique et visuel. Pour aller vers le coté impair, les piétons devraient contourner le quai bus (hauteur 21 cm), passer entre des véhicules en stationnement coté place, traverser la voie Ouest à 3 voies de circulation, et passer entre des véhicules en stationnement coté commerces. Il serait souhaitable que les traversées vers le coté impair soient raccourcies et dégagées au maximum.

Derrière la mairie, en direction de l'avenue du Maréchal Juin, une traversée piétonne aux feux pour aller vers les commerces et habitations pourrait être utile.

- Les transports en commun : sur la voie Est, les lignes Transisère de la direction de Vizille seraient déviées comme le reste de la circulation pour passer derrière la mairie ce qui ne manquerait pas d'impacter leur vitesse commerciale, donc leur coût, pour l'exploitant comme pour les contribuables, le temps de trajet des usagers et leur confort, à chaque passage, dans un sens comme dans l'autre. Les intersections imposées seraient gérées par feux tricolores, mais même avec la priorité donnée aux Transports en commun, il y aurait toujours une incertitude sur les temps. Les mouvements de tourne à gauche et à droite successifs et à angle droit seraient une pénalité infligée aux lignes Transisère, en comparaison de l'itinéraire actuel tout droit.

Aussi, en direction ou en provenance de Vizille, il serait indispensable que le passage prévu pour les convois exceptionnels soit aussi prévu pour le passage sans déviation des cars des lignes Transisère. Avec un



Fermeture à terme de l'Avenue du Maquis de l'Oisans (à gauche du bus). - Photo Alexis Grabit

système de contrôle d'accès classique, la traversée de la place serait la même que celle prévue dans les zones piétonnes pour les livraisons des commerces. Un arrêt pour ces cars Transisère pourrait alors être positionné juste avant cette entrée en zone piétonne avenue du maquis de l'Oisans, à la place de quelques emplacements de stationnement, avec prolongement de la voie réservée bus, ce qui du même coup rendrait suffisant un quai bus ordinaire sur la voie Ouest.

- Les vélos : un site propre cyclable latéral serait aménagé depuis le giratoire et la place Winsen Luhe jusqu'à l'avenue du Maquis de l'Oisans qu'il longerait, coté Est en direction de Vizille, pour une piste cyclable bidirectionnelle du réseau express vélo de l'agglomération. Il serait interrompu en traversée de la place piétonne. Les cyclistes traverseraient la place selon les règles en vigueur.

Une continuité cyclable devrait être assurée rue de Stalingrad derrière la mairie entre le site propre cyclable avenue du Maquis de l'Oisans et les bandes cyclables avenue du Maréchal Juin.

- La circulation : les poches de stationnements créées derrière la place du 8 mai 1945 permettraient de mettre le cœur de ville à quelques pas, mais il faudrait que leur accès soit le plus direct possible en voiture, depuis le giratoire en venant de la direction de Grenoble, comme depuis l'avenue du Maquis de l'Oisans en venant de la direction de Vizille, et aussi bien en entrée qu'en sortie, pour ne pas ramener de la circulation sur la place du 8 mai 1945. Le plan de circulation des rues de Stalingrad déplacée / Paul Breton / Georges Bizet / de Marcelline serait à adapter autour de la rue de Stalingrad.

Place du 8 mai 1945, coté impair, et coté place, du stationnement serait conservé, mais il serait primordial qu'il soit limité aux arrêts minute et aux livraisons pendant la journée, donc contrôlé.

Le passage prévu de la rue Benoît Jay de double sens de circulation à sens unique vers l'Ouest avec double-sens cyclable ne pourrait qu'améliorer le fonctionnement du carrefour avec l'avenue du Maréchal Juin.

Ce projet de réaménagement du centre-ville de Pont de Claix pourrait redonner de l'espace public et du confort pour les piétons, rendre les commerces plus accessibles, et apaiser l'environnement du cœur de la ville. Dans cette opération, il faudrait que les transports collectifs soient mieux traités, en fonction de leur importance aussi bien pour les usagers/habitants que pour les déplacements dans la métropole, et ne soient pas pénalisés par des modifications du plan de circulation.



Le Chaucidou, c'est quoi, comment ça marche ?

Le chaucidou, ou chaussée à voie centrale banalisée, est une chaussée étroite, sans marquage axial, dont les lignes de rive sont rapprochées. L'objectif est de permettre une continuité cyclable pour franchir des passages étroits. Les véhicules motorisés circulent sur la voie centrale bidirectionnelle, et les cyclistes sur les parties latérales. Pour se croiser, les conducteurs sont incités à réduire leur vitesse et autorisés brièvement à utiliser les rives latérales qui ne sont pas des bandes cyclables. Une fois le croisement effectué, les véhicules reviennent sur la voie centrale.

Cet aménagement a été mis en place sur le pont du Pavé dans la zone Centr'Alp à Moirans.

Alexis Grabit

*Communication
pour les usagers
du chaucidou*

J'ai testé un Métrovélo

Je circule le plus souvent à vélo et j'ai plusieurs vélos. Mais après plusieurs problèmes techniques et de l'ordre de 5 crevaisons par an, je trouvais que je passais trop de temps à réparer. Incité par la présence d'une agence Métrovélo à côté de mon lieu de travail, je me suis décidé en avril 2016 à louer un Métrovélo, au mois puis à l'année. Cela nécessitait une pièce d'identité, 200 € de caution, et 132 € de location à l'année. Cette somme comprend le petit entretien. L'employeur me rembourse la moitié du coût de la location.

Un Métrovélo est lourd et moins performant qu'un vélo demi-course. Pour des trajets d'environ 5 km sans gros dénivelé, c'est un inconvénient secondaire (pour des trajets plus longs ou pentus, j'utilise un autre vélo). En revanche, j'ai apprécié sa robustesse et sa stabilité notamment en janvier sur la neige glacée (sans abuser pour autant). Le panier est très utile pour les courses mais il vaut mieux ne pas le laisser en permanence. Le système d'attache (cadenas de cadre et antivol en U) est sûr. Personnaliser le Métrovélo avec un ruban, un tendeur ou autre, aide à le reconnaître parmi d'autres.

Bilan après presque un an d'utilisation : ni crevaison, ni problème d'éclairage, y compris par temps de pluie. Je peux passer à l'agence faire gonfler les pneus, c'est très rapide. Quand je me suis aperçu que j'étais ralenti parce que le panier appuyait sur les câbles de freins, je me suis présenté à l'agence, le vélo m'a été remplacé pour que le défaut soit corrigé sur celui que j'utilisais. N'ayant plus peur de crever, de me le faire voler, ou d'avoir des soucis d'éclairage, je me suis mis à utiliser davantage le vélo et un peu moins les transports en commun.

Christophe Leuridan



Une prime à l'achat d'un Vélo à Assistance Electrique (VAE)

Il y avait déjà la prime à l'achat d'une voiture électrique... voici la prime pour les VAE.

Elle est de 20% du prix d'achat, limitée à 200 euros. Un bémol : elle ne peut pas se cumuler, le cas échéant, avec les dispositifs mis en place par les collectivités locales. Si une aide locale existe, il faut choisir la plus avantageuse.

Sachant que le prix d'un VAE moyen de gamme est de 1500 à 2000 euros, cette aide est la bienvenue.

Pour rappel, en 2015, 100.000 VAE ont été vendus en France.

Alors, en route pour la transition énergétique ?

Formulaire de demande d'aide à l'achat d'un VAE : <https://portail-bonusvelo.asp-public.fr/dvlec/app.php> (accès par le portail www.asp-public.fr)

Nathalie Teppe

Ils ont transféré leur pouvoir de police

Dans le cadre des compétences et du statut des métropoles, 9 maires de la métropole grenobloise ont déjà transféré au Président de la Métropole leur pouvoir en matière de police. C'est lui désormais qui autorise et prend les arrêtés en matière de circulation, de stationnement, et d'occupation du domaine public, pour les communes d'Eybens, Grenoble, le Gua, Miribel-Lanchâtre, Poisat, Pont de Claix, St Barthélemy de Séchillienne, Seyssins et Venon.

Pour autant, la police municipale, dans les communes où il y en a une, reste sous l'autorité du maire, pour l'exécution des arrêtés métropolitains et pour leurs autres missions habituelles.

Christian Cotte

Les yeux dans les yeux

Depuis le 1^{er} janvier 2017, un taux minimum de transparence de 70 % des vitres avant des véhicules est obligatoire. Cette modification du Code de la route est consécutive au décret du 13 avril 2016. En zone urbaine, le contact visuel avec le conducteur d'un véhicule motorisé est primordial pour les piétons et pour les cyclistes. Ils ont besoin de pouvoir anticiper la conduite du pilote pour pouvoir réagir en cas d'inattention ou de comportement dangereux.

Le surteintage expose le propriétaire du véhicule à une amende de 135 € et à un retrait de 3 points du permis de conduire.

Christian Cotte



Trottoirs et pistes cyclables Un déneigement de qualité variable

Difficile de rédiger et de lire un article sur le déneigement après un hiver qui n'en n'était pas vraiment un et alors que le printemps est déjà là. Et pourtant...



Avenue de Chamrousse à Meylan

Mi-janvier, la Métropole a été recouverte d'une bonne épaisseur de neige en début de week-end. Cet épisode neigeux a été suivi d'une période de grand froid qui a duré deux semaines... Un redoux brutal a succédé à cette période froide et a mis fin à ce court hiver.

Les chutes de neige du samedi suivies d'une période de grand froid étaient bien prévues par les services météorologiques et les services concernés par le déneigement n'étaient pas pris au dépourvu.

La plupart des problèmes rencontrés ont été observés aux carrefours avec d'autres voiries : ou bien le chasse-neige dégageant cette voirie était repassé après le déneigement de la piste, laissant souvent des gros blocs de neige... ou bien la présence d'une quille empêchant des véhicules d'emprunter la piste a empêché le chasse-neige de terminer le déneigement de la piste (ces quilles peuvent pourtant être facilement enlevées...)

Rappelons que l'entretien (balayage, déneigement...) des voiries, bien que transférées à la Métropole, reste à la charge des communes. Quelques voiries (digues en particulier) restent entretenues par les services du Département cette année.

●
●
● **La plupart des problèmes rencontrés ont été observés aux carrefours avec d'autres voiries** ●
●

Le principal point négatif concerne le traitement des bandes cyclables... à plusieurs endroits (accès au lycée du Grésivaudan de Meylan par exemple) la bande a servi de stockage de la neige pendant plus de deux semaines...



Pont de l'île d'Amour

Déneigement des itinéraires cyclables

Pour le Conseil départemental, les aménagements le long des rivières sont destinés aux loisirs... donc non déneigés. Et pourtant, nombre de cyclistes utilisent ces voies vertes au quotidien !

Les services communaux ont déneigé l'essentiel des pistes cyclables séparées de la chaussée. A certains endroits, seule la moitié de la chaussée était déneigée, rendant difficile le croisement de deux cyclistes ou le dépassement d'un piéton par un cycliste.

Déneigement des trottoirs

Pour les trottoirs, la plupart des maires ont rappelé la règle générale imposant aux riverains le déneigement du trottoir situé devant chez eux.

Globalement, le déneigement a été effectué. Au centre-ville de Grenoble, certains passages (traversées de grandes voiries par exemple) n'ont pas été traités, transformant progressivement ces endroits en patinoire.

Antoine Jammes ■



Rue de Belgrade à Grenoble

Quel avenir pour le réseau de tramways ?

Dans ce dossier central, l'ADTC s'intéresse au réseau de tramways et ses possibilités d'évolution

Un réseau en panne de projets

Excepté le prolongement de la ligne A à Flottibulle, dont l'enquête publique est prévue en juin, le SMTC n'a pas de projet d'extension du réseau tramway. Des études ont bien été réalisées pour le sud Grenoblois (cf ADTC infos 146) et une autre est en cours pour le tram-train, mais ce sont surtout des études prospectives. L'absence de projet à court ou moyen terme est telle que si l'Etat lançait un appel à projets (procédure qui permet aux collectivités d'obtenir des subventions d'Etat), le SMTC n'aurait aucun dossier à proposer !

Rappelons qu'une opération d'extension nécessite plusieurs phases : études préliminaires, concertation (comme pour Métrocâble entre Fontaine, la presqu'île et Saint Martin le Vinoux fin 2015), études plus précises, enquête publique, études de réalisation, puis les travaux enfin. Par exemple, la concertation pour la ligne E avait été réalisée en 2008 et la mise en service de la ligne en 2014 et 2015. Ces délais montrent la nécessité de lancer des études très en amont et de se projeter dans l'avenir.

L'ADTC vous propose donc d'examiner dans ce dossier quelles seraient les priorités.

Pourquoi étendre le réseau de tramways ?

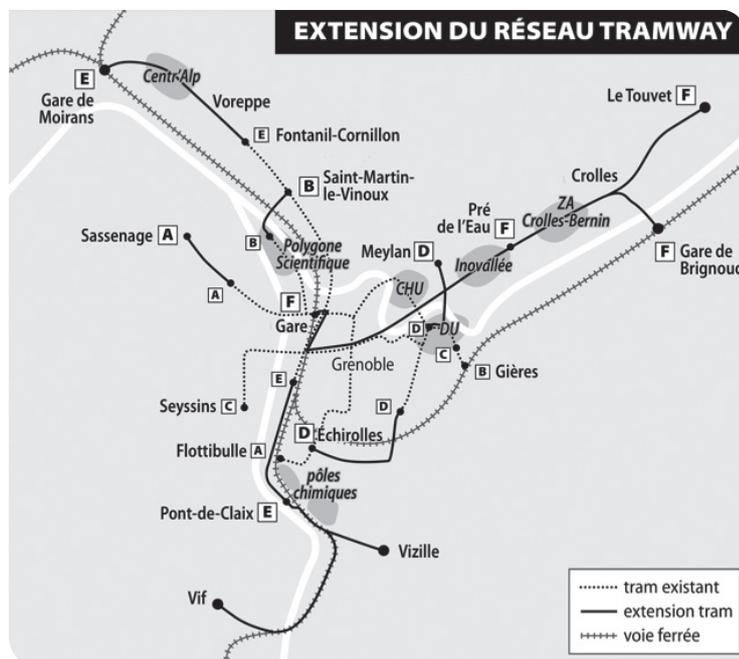
Comme l'indique notre présidente dans l'éditorial, pour réduire la part de l'automobile, il est nécessaire de proposer une offre de transports en commun attractive en transformant certaines lignes de bus en BHNS (voir encadré) ou en tramway.

La première question qui se pose alors : vaut-il mieux un BHNS ou un tramway ? La réponse dépend surtout du trafic attendu. Le BHNS convient pour des lignes à trafic moyen, le tramway est nécessaire pour des lignes à fort trafic en raison de la capacité unitaire du véhicule (200 voyageurs pour un TFS de 30 m, 300 pour un Citadis de 45 m). En effet, dès que le trafic sur une ligne est important, la technique bus n'est plus adaptée, car il est faut rajouter des bus, qui peuvent alors se gêner et qui augmentent les coûts d'exploitation : il faut un conducteur par véhicule et le conducteur représente les trois quarts des coûts d'exploitation.

Il ne faut pas se tromper lors de la création d'une ligne, comme à Nantes qui a choisi pour la ligne 4 la technique du BHNS et qui se trouve aujourd'hui avec une ligne complètement saturée malgré une fréquence d'un bus toutes les 2 à 3 minutes, et qui envisage de passer à des bus de 24 m faute de pouvoir réduire les intervalles entre bus.

L'autre aspect de la technique tramway, c'est son attractivité. Lié au confort de roulement, à son l'image, c'est un fait, le tramway attire plus l'usager que le bus. Beaucoup d'usagers utilisent le tramway sans problème alors qu'ils hésitent à monter dans un bus. D'ailleurs lorsque qu'une collectivité veut promouvoir un nouveau projet de ligne de bus, elle la qualifie de « tram-bus » ou autre néologisme incorporant le mot tram ou tramway.

Passons en revue les extensions possibles du réseau de tramway.





meilleure vitesse commerciale, une voie unique pour limiter les investissements, une desserte de plusieurs secteurs d'habitat ou d'activités, le long d'une urbanisation linéaire. Pour une réalisation à moyen terme, il serait nécessaire dès aujourd'hui de réserver son emprise pour ne pas se heurter ensuite à des difficultés d'insertion, comme on le constate malheureusement à Meylan ou Montbonnot

Une nouvelle ligne F : Grenoble - Meylan – Montbonnot

Entre Meylan et Crolles, le nombre d'habitants le long de la RD 1090 est le même que le long de la ligne C à Grenoble sur une longueur double. La zone d'activités d'Inovalée sur Meylan et Montbonnot a dépassé les 12 000 emplois. Ces chiffres montrent le potentiel d'usagers pour une ligne de tram vers le Grésivaudan. Au vu des populations et emplois existants à desservir, la réalisation d'une ligne Grenoble - Meylan - Montbonnot Pré de l'Eau s'impose. À terme, cette ligne pourrait être prolongée vers Crolles et Brignoud.

La ligne C1 Grenoble - Meylan créée en 2012 ne cesse de monter en charge au point de refuser parfois des usagers le matin en direction de Meylan. Cette ligne doit être prolongée jusqu'à Montbonnot Pré de l'Eau pour permettre une desserte complète d'Inovalée, préfigurant une ligne F de tram Grenoble - Meylan - Montbonnot.

À Grenoble, la ligne pourrait partir de la gare, rejoindre le cours Jean Jaurès puis emprunter les Grands Boulevards à partir de Vallier-Libération. Ce parcours permettrait de doubler la fréquence sur les tronçons les plus chargés de la ligne C (entre Grenoble-Hôtel de Ville et Vallier-Libération) et de la ligne E (entre Vallier-Libération et Alsace-Lorraine) en offrant de nouvelles possibilités de destinations.

Un tram-train en direction de Vizille et Vif

Cela fait déjà longtemps qu'un tram-train est envisagé vers Vizille et Vif. Ce projet répondrait au besoin d'améliorer la desserte du sud-grenoblois en profitant des capacités résiduelles de la ligne SNCF Grenoble - Gap et de l'emprise de l'ancienne ligne des Voies Ferrées du Dauphiné entre Jarrie et Vizille le long de le RN 85. La pénétration dans l'agglomération emprunterait la ligne E qui devrait être prolongée. Ce tram-train offrirait une desserte performante et particulièrement attractive pour le sud-grenoblois.

Mais il se heurte à plusieurs difficultés : traversée des zones d'industries chimiques, complication technique avec des rames devant circuler aussi bien sur le réseau urbain que sur le Réseau Ferré National emprunté par les trains SNCF, d'où un coût élevé par rapport au trafic attendu. Il ne faut sous-estimer les problèmes techniques. Ceux qui ont participé à notre Assemblée générale ont apprécié la présentation du tram-train de

Mulhouse et ont surtout découvert l'ampleur des problèmes techniques à résoudre et donc les coûts et les délais pour la mise en œuvre.

Ce projet nécessite au préalable un prolongement de la ligne E au-delà de la station Louise Michel.

Compte tenu de ces éléments, cet investissement ne semble pas à mettre en priorité.

Quelles sont les priorités pour l'ADTC ?

Le réseau actuel a mis près de 30 ans à se construire (pour mémoire quelques dates : ligne A - 1987, ligne B - 1990, extension ligne A au sud - 1996/97, lignes C et D - 2006/2007, ligne E - 2014/2015) et tous les projets évoqués ne sont pas réalisables immédiatement, voire pas tous justifiés. Si l'on veut offrir une alternative aux transports individuels, il faut poursuivre le développement du réseau en choisissant en priorité les axes à fort potentiel.

Aujourd'hui, deux projets se dégagent : le prolongement de la ligne E à Le Pont de Claix et une ligne de tram en direction de Meylan et Montbonnot. Le prolongement de la ligne E apparaît prioritaire en raison de sa relative facilité de réalisation et de la coûteuse correspondance à Louise Michel. La création d'une ligne vers Meylan, et au-delà, est bien nécessaire, avec un important potentiel en matière de logements et d'activités.

Deux projets sont à réaliser, il serait temps de commencer à travailler dessus et ne pas s'endormir sur ses lauriers !

La station Hubert Dubedout

Le projet de ligne E avait prévu la possibilité d'ajouter une station entre la place Dubedout et l'avenue Félix Viallet située entre les stations Alsace-Lorraine et Esplanade-Centre. Lors de l'enquête publique, l'ADTC avait demandé que cette station soit réalisée dès la mise en service, en raison de la densité du secteur, de la proximité de la gare et d'établissements universitaires, sans être entendue sur ce point. Pour l'ADTC, la réalisation cette station reste une priorité :

- La distance entre les stations Alsace-Lorraine (ligne E) et Esplanade-Centre, est de 850 m. Et lorsque la station Esplanade-Centre ferme, comme pendant la Foire des Rameaux (éditions 2015 et 2017), la distance interstation atteint 1300 m !

- De nombreux habitants et activités (IUT, Universités inter-âges...) sont à desservir le long de l'Isère

- La correspondance à Alsace-Lorraine entre la ligne E et les lignes A et B est très malcommode, la station Alsace-Lorraine de la ligne E est saturée et les usagers se gênent.

- La station Dubedout permettrait des correspondances entre la ligne E d'une part, la ligne C1 et le réseau Transisère d'autre part.

Une correspondance majeure toujours en attente

Comment accéder au campus depuis Meylan et au-delà ? Aujourd'hui, en dehors de la ligne 6070 qui propose une desserte très partielle, il est compliqué de rejoindre le campus depuis le Grésivaudan rive droite. De même l'accès au CHU est pour le moins difficile, surtout pour des usagers en difficulté de santé.

Une station de tramway située sur le viaduc de la ligne B enjambant la RD 1090 et reliée à des arrêts des lignes C1 et Transisère Express 1 et 2, offrirait un accès très attractif au campus depuis le Grésivaudan. Rappelons que le Domaine universitaire et le Centre Hospitalier Universitaire sont deux des trois plus gros générateurs de déplacements de la Région Urbaine Grenobloise. Une telle station a bien été étudiée sommairement dans les années 90 – 2000 montrant sa faisabilité. Mais les choses en sont restées là. Pour l'ADTC, cette station d'échange reste une nécessité.

Le Plan de Déplacements Urbain (PDU) en cours d'élaboration

En France, un PDU est un document de planification défini aux articles L.1214-1 et suivants du Code des transports qui détermine l'organisation du transport des personnes et des marchandises, la circulation et le stationnement, dans le cadre d'un Périmètre de Transport Urbain (PTU). Comme tous les modes de transport sont concernés, un PDU comprend des actions en faveur des modes de

Le problème du nœud Chavant et l'extension du réseau

Avec environ 20.000 passagers par jour, le nœud Chavant est le plus fréquenté de toute l'agglomération y compris la gare SNCF. C'est un point de correspondance important sur le réseau : 2 lignes de tramways A et C, 3 lignes de bus C1, C4, 13, 2 lignes de cars Transisère Express 1 et 2. Ce nœud est entouré de voies routières supportant un important trafic et de deux carrefours routiers saturés. Cette saturation ne permet pas la prise en compte des tramways et impose une sorte de sélection des trams à l'entrée en station. Son exploitation est donc difficile avec des temps d'attente pour y accéder, générés aussi bien par le franchissement des carrefours que par les temps de stationnement liés aux échanges de passagers.

Malgré une amélioration de la signalisation réalisée en 2011, ce nœud reste un point dur du réseau et limite en pratique la fréquence de chaque ligne de tramway à un tram toutes les 4 minutes. La configuration de la station ne permet pas de réduire davantage l'intervalle entre deux tramways. Cet état de fait bloque les lignes A et C un temps indéterminé, engendrant à la fois des coûts de fonctionnement (pour tenir compte préventivement du temps « probablement » perdu) et des dégradations de la régularité des courses, mal ressenties en aval.

Les lignes A et C sont exploitées avec des tramways type TFS de 30 m de 200 places et des rames Citadis de 45 m de 300 places. Ces deux lignes connaissent des pics de fréquentation lors desquels la capacité des tramways TFS est très insuffisante, ce qui entraîne surcharges, voire saturations. La Semitag essaye bien de positionner le maximum de Citadis dans le sens de la pointe mais cela ne suffit pas. Pour diminuer les surcharges, il faudrait équiper ces deux lignes en tramways longs de 45 m, de plus grande capacité. Mais malencontreusement le SMTc a fait le choix de rénover des tramways TFS retardant ainsi l'échéance d'acquisition de tramways de 45 m ...

Dans l'hypothèse d'une extension du réseau avec le passage d'une ligne F par Chavant, il serait indispensable de remanier ce nœud (qui ne peut pas accueillir de tramways supplémentaires), avec un passage à 4 voies en passant par exemple Boulevard Maréchal Joffre. Ce serait d'autant plus important qu'aujourd'hui les arrêts de bus sont dispersés dans les voies environnantes, ne donnant absolument pas l'image d'une « grande station d'échanges » des transports publics grenoblois.

transports alternatifs à la voiture particulière, les transports publics, les deux roues, la marche... Chaque plan de déplacements urbains doit maintenant aussi comporter un volet d'évaluation environnementale. Le PDU est donc le levier pour les démarches visant à économiser l'énergie et limiter les émissions de gaz à effet de serre.

Depuis 2016, le SMTc a relancé l'élaboration du PDU horizon 2030 de Grenoble-Alpes Métropole.

Et si certains prolongements étaient réalisés en voie unique ?

Lorsque le trafic attendu n'est pas très élevé, comme parfois le cas en extrémité de ligne, l'intervalle entre les tramways pourrait être augmenté, et une voie unique pourrait suffire. Cela réduirait le coût d'investissement et faciliterait l'insertion dans le milieu urbain, avec une emprise réduite de presque la moitié (seules les stations sont à double voie pour permettre les croisements)

Plusieurs réseaux ont adopté cette solution, comme Montpellier ou Bordeaux où un tramway sur deux circule sur certains prolongements réalisés à voie unique, ce qui convient compte tenu du trafic aux extrémités de ligne. Valenciennes a d'ailleurs réalisé sa ligne 2^e ligne entièrement en voie unique.

À Grenoble, la voie unique ne serait bien entendu pas adaptée pour un prolongement de la ligne E à Pont de Claix, mais pourrait suffire pour un prolongement depuis le Fontanil-Cornillon jusqu'à la gare de Moirans.

Le BHNS

Le BHNS, ou Bus à Haut Niveau de Service, c'est d'abord une ligne en site propre, donc indépendante de la circulation automobile (au moins sur une très grande partie de son itinéraire) et dont les aménagements se rapprochent de ceux d'une ligne de tramway, en particulier au niveau des stations ou des priorités aux carrefours. Le BHNS constitue donc un véritable progrès par rapport à une ligne de bus classique type Chrono, le site propre améliore les temps de parcours et la régularité, les aménagements donnent plus de confort à l'utilisateur et renforcent l'attractivité.

Cependant, il n'est pas adapté aux lignes à fort trafic en raison de sa capacité très inférieure à celle d'un tramway. Son insertion est parfois plus difficile car la largeur de son emprise est plus importante. Son coût d'investissement initial et le délai de réalisation sont plus faibles que ceux d'une ligne de tramway. Toutefois, on observe un rapprochement des coûts d'investissement, avec un renchérissement des BHNS avec de meilleurs aménagements et l'emploi de véhicules électriques alors que certains réseaux de tramways ont su optimiser les coûts de construction de façon spectaculaire, comme à Besançon.

Les coûts sur une durée de 30 ans sont voisins, avec la nécessité de renouveler les bus à 15 ans environ, alors que la durée des tramways dépasse les 30 ans (À Grenoble, les TFS ont déjà 30 ans). Les débats sont souvent vifs entre BHNS et tramways lorsque les trafics attendus sont à la limite des deux techniques et on constate que c'est la volonté politique de donner une priorité claire en faveur du développement des transports en commun qui fait souvent pencher les choix pour le tramway.

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

« Ma chère auto » : Et si on partageait son auto ?

Citélib a initié le projet « Ma chère auto » (voir bulletin 149, page 8) à l'automne 2016 pour agrandir la flotte de véhicules en autopartage tout en limitant l'investissement financier. Résultat : en février 2017, plus de 25.000 euros récoltés et plus de 30 places d'autopartage créées ! Ou comment repenser sa relation avec sa voiture et son usage.

Que des avantages ...

Le principe ? Le particulier confie sa voiture à Citélib qui assure toute la gestion et la location ; il bénéficie de tous les avantages d'une voiture sans les inconvénients. En effet, Citélib s'occupe de tout : location, prise en charge, entretien courant, contrôle technique, assurance, pneus-neige en hiver... Le particulier reste propriétaire du véhicule, mais comme chaque autopartageur, il doit simplement réserver l'usage du véhicule quand il en a besoin.

Ce système offre l'assurance d'avoir une place de parking réservée et connue, juste retour des choses quand on sait qu'une voiture partagée remplace en moyenne dix voitures. Cet avantage est très appréciable en centre-ville.

Mettre son véhicule en libre-service pour tous les voisins du quartier, est un geste économique et social indéniable. Au départ, cela oblige à changer sa façon de voir sa voiture, ses petites habitudes, ses petits rituels, voire une relation presque affective !

On peut aller encore plus loin en faisant du covoiturage avec ses voisins pour aller faire ses courses ou se rendre à un événement culturel ou sportif. Cela demande un peu d'organisation, mais pas tant que ça. Si l'on compare le temps consacré à la simple réservation au temps nécessaire à la gestion d'un véhicule avec ses tracas, on est largement gagnant. Bref, une fois passé le cap, ce n'est que du bonheur.

Témoignage

Grâce à Françoise, Meylan dispose de sa première voiture en autopartage. Françoise habite et travaille à Meylan. Son véhicule de société lui servait principalement aux trajets domicile-travail, et à des visites ponctuelles en clientèle. La plupart du temps, la voiture restait des journées entières sur le parking.

Depuis Novembre 2016, sa C3 noire a rejoint la flotte Citélib. En échange d'un engagement sur 3 ans, Citélib a installé l'équipement électronique nécessaire à la location et s'occupe de tout : entretien, lavage, carburant.

Françoise est ravie : « Ma voiture n'a jamais été aussi propre et je n'ai rien à faire ! Et je ne la prends plus pour un oui ou un non, mais seulement lorsque j'en ai réellement besoin. ». Désormais, elle se rend au travail à pied, ce qui lui prend 20 minutes. Un sas de décompression qu'elle n'échangerait pour rien au monde. Avant, conduire était un stress quotidien et il fallait parfois tourner pour se garer. Elle réserve sa voiture pour ses quelques visites hebdomadaires à la clientèle. Les autres entreprises d'Innvallée peuvent faire de même.

En quelques semaines, Françoise a été enchantée de cette expérience, en phase avec sa conception d'une vie où l'on peut prendre son temps au moins une fois dans la journée, tout en adoptant un comportement éco-citoyen.

Service aux entreprises

Les entreprises qui ont un besoin ponctuel de véhicules (visites à des clients ou sous-traitants, participations à des salons professionnels...) peuvent également bénéficier de l'autopartage pour optimiser leur parc auto. Les PME peuvent ainsi mutualiser une flotte de véhicules entre plusieurs entreprises. Bien souvent, la gestion de cette flotte est une tâche annexe d'une personne des ressources humaines qui prend du temps : planning, entretien. Ce n'est pas le cœur de métier d'une PME qui a tout à gagner en confiant la gestion du véhicule à Citélib.

Citélib devient Citiz Alpes Loire

Depuis le 1^{er} janvier 2017, Citélib, membre du réseau national d'autopartage Citiz, a pris le nom de Citiz Alpes Loire. Le réseau Citiz, ce sont des voitures en libre-service, 24h/24 et 7j/7, dans 80 villes de France, utilisables avec la même carte électronique. Idéal en complément du train, ce système permet de se rendre quasiment n'importe où et de bénéficier d'une voiture, même si les transports en

commun (ou le vélo) ne permettent pas le déplacement final. Et grâce à « Ma chère Auto », le parc s'est agrandi :

- 11 places à Grenoble
- 8 La Tronche, St Martin d'Hères, Meylan
- 2 à Annecy et Cran-Gevrier
- 2 à Chambéry
- 1 à Saint Etienne
- 1 à Montmélian
- 1 dans le Pilat
- 1 dans le massif des Bauges
- 3 à Annemasse
- 2 à Gex
- 2 à Archamps
- 1 à St Julien en Genevois

A venir prochainement : 2 stations à Bonneville, 2 stations à Ferney-Voltaire et 6 stations à Valence (dont 2 à la gare TGV Rovaltain).

Nathalie Teppe ■

www.machereauto.com
www.alpes-loire.citiz.coop



Inauguration du Pôle d'Echanges Multimodal de la gare de Grenoble

Le PEM (Pôle d'Echanges Multimodal) de la gare de Grenoble a été inauguré en grande pompe le 14 février 2017. L'ADTC y était invitée. L'occasion de donner notre sentiment sur ce projet.

De nombreuses possibilités de se déplacer autrement

Datant des Jeux Olympiques de 1968, la gare de Grenoble a connu une première révolution dans les années 80 avec l'arrivée du TGV puis du tramway. Aujourd'hui, la gare de Grenoble regroupe 8 modes de déplacement (le train, le tramway, le bus, le car, l'autocar, le vélo, la marche et le taxi). D'un budget

de 34,5 M, le pôle a profondément changé. Le bâtiment historique a été conservé et réaménagé (agrandissement de l'espace d'accueil, la création d'un espace de vente multimodal et d'espaces d'attentes).

De nombreux bâtiments ont été créés : Un nouveau bâtiment d'accueil côté Europole, une nouvelle gare routière, une maison du vélo et une grande première en France, deux silos à vélos. Un grand parvis piétonnier avec la desserte taxis offrent un agréable espace d'attente notamment l'été.

Toutefois, malgré tous ces aménagements pour accueillir à terme 57 000 voyageurs par jour en 2030, quelques remarques sont à signaler.



L'espace de vente multimodal

Signalétique

Dans le hall de la gare, tout n'est pas parfait. La luminosité offerte par la grande verrière est agréable, mais à certaines heures de la journée, elle nuit à la lisibilité des panneaux d'annonce des trains.

Sur la vitrine entre le hall et les guichets, les noms des différents organismes doit pouvoir être lu par transparence, quand un panneau n'est pas placé devant.

Quant au guichet d'information, la police gris argentée sur fond blanc est tout simplement invisible.

Gare routière

Les locaux d'attente sont exigus, sans toilettes, ni guichet, à part la présence d'un distributeur automatique.

C'est une bonne idée d'avoir un guichet unique dans la gare, encore faut-il que les gens en comprennent la signalétique ! Transisère n'est pas très parlant pour les personnes étrangères au département.

Où acheter les titres des autres compagnies (Eurolines, navettes aéroport) ?

Bref, les voyageurs se retrouvent à faire des allers-retours avec

bagages entre la gare SNCF et la gare routière pour obtenir un titre de transport.

Il manque par ailleurs un écran affichant les prochains départs et arrivées quai 1 quand on arrive de la gare SNCF et quai 19 quand on arrive du parking rue E. Gueymard.

D'après nos premiers retours, une présence humaine dans la gare routière serait la bienvenue.

Silos à vélos

Ou plutôt « Parc à Vélos », leur nouvelle dénomination.



Le Parc à Vélos Est

Très attendus, ils devraient être opérationnels au plus tard au début avril.

Gérées par Métrovélo, ces 1150 places sécurisées de stationnement autour de la gare, réparties dans deux silos, sont destinées à accueillir des vélos pour des durées allant de la journée à l'année.

La possibilité de louer une place dans le silo à la semaine manque pour un déplacement de quelques jours (seul des forfaits jour, mois et année sont proposés). Pour louer une place en consigne, il est nécessaire de passer à l'agence Métrovélo préalablement, muni d'une carte OURA. Ce n'est pas très pratique quand on part pour quelques jours en train et que l'on veut stationner son vélo en sécurité pendant son déplacement. L'ADTC en avait fait la demande dès la concertation sur le projet en 2013.

Pour arriver jusqu'au silo Est coté centre-ville, il manque un jalonnement depuis la rue E. Gueymard pour que les cyclistes traversent le parvis au plus court sans gêner les piétons.

Alexis Grabit et Nathalie Teppe ■

Dispositif pic de pollution : on fait le point

Cet hiver, l'agglomération grenobloise a connu plusieurs épisodes de pollution aux particules fines. C'est l'occasion de faire le point sur les nouveaux dispositifs déployés sur notre territoire, basés sur le « Certificat Qualité de l'Air » (CQA).

Qu'est-ce qu'un certificat de qualité de l'air ?

Il s'agit d'une vignette que l'on doit se procurer et apposer sur le pare-brise de son véhicule. Sa classification varie en fonction de la motorisation (essence ou diesel) et de l'année de mise en service du véhicule.

Jusqu'au 31 décembre 2016, on ne pouvait le commander que par internet*, sur le site dédié, dépendant du Ministère de l'Environnement. Désormais, on peut également l'obtenir par courrier, selon la procédure indiquée sur le site Métromobilité**, ou récupérer le formulaire dans une agence Métromobilité.

A quoi sert-il ?

C'est là que ça se complique. Bien que la vignette soit nationale, son usage est laissé à la libre appréciation des collectivités territoriales. Seules quelques agglomérations ont activé ce dispositif (Grenoble, Paris et Lyon).

Pour la région grenobloise :

- La métropole grenobloise,
 - La communauté de communes du Grésivaudan,
 - La communauté de communes du Voironnais
- ont décidé d'adopter le CQA.

L'alerte (et son maintien) est déclenchée à partir du seuil de $50\mu\text{g}/\text{m}^3$ de particules fines. Ce seuil de $50\mu\text{g}/\text{m}^3$ est considéré comme un seuil de recommandation par la Norme Française, le seuil d'alerte courant étant fixé à de $80\mu\text{g}/\text{m}^3$. La région grenobloise applique donc une norme plus stricte que les autres villes, suivant ainsi la recommandation de la Norme Européenne.

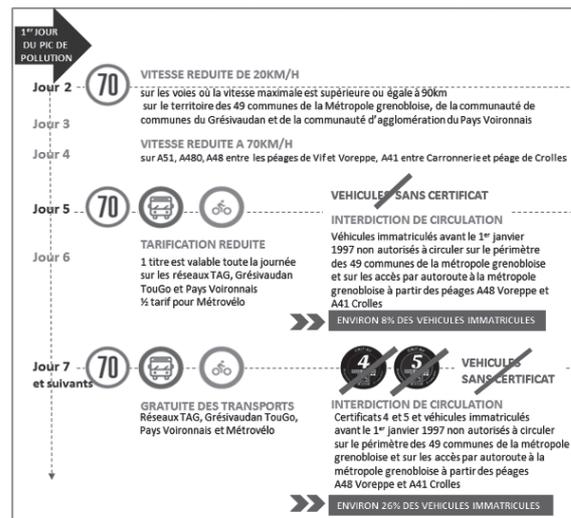
Donc, dès que ce seuil de $50\mu\text{g}/\text{m}^3$ est atteint, des mesures sont applicables et varient selon la durée de l'épisode du pic de pollution.

On peut s'inscrire sur le site de Métromobilité pour être informé en temps réel par SMS du déclenchement et de l'arrêt de ces alertes.

Lors des épisodes de pic de pollution de cet hiver, ce dispositif a permis de stopper la progression de la densité des particules fines, en attendant les conditions météo favorables à leur élimination.

Toutefois, l'application dans la réalité laisse encore des questions en suspens :

- Faut-il verbaliser les touristes qui n'ont pas de vignette et qui rejoignent les stations de sport d'hiver ?
- Comment les travailleurs de l'aube, comme les conducteurs de transports en commun, rejoignent-ils leurs lieux de travail pour assurer leur service s'ils n'ont pas la bonne vignette et pas encore de TC ?



- Le dispositif applicable n'est pas le même à Lyon et à Grenoble. Que doit faire l'automobiliste ?
- Doit-on contrôler tous les véhicules, au risque de créer des bouchons supplémentaires ?

La gratuité est-elle une bonne idée ?

La gratuité des transports en commun à partir du 7^{ème} jour du pic de pollution se veut une mesure phare dans le dispositif. Le SMTC estime qu'elle génère une augmentation de la fréquentation de l'ordre de 7 à 10%. Cette estimation a été réalisée d'après un comptage manuel des contrôleurs, en remplacement des opérations de contrôles habituelles. Elle est difficile à vérifier en l'absence de validation des titres ! Difficile également de savoir si c'est l'effet de la gratuité, des mesures coercitives d'interdiction de rouler pour un quart du parc des véhicules, ou un effet d'aubaine pour les piétons/cyclistes incommodés par la pollution.

Au mieux, cette gratuité temporaire peut se voir comme une compensation de l'interdiction de rouler, en offrant une « période d'essai » aux automobilistes.

Cette mesure est coûteuse pour la collectivité (à Paris, elle se chiffre à 4 millions d'euros par jour). Les abonnés s'estiment pénalisés. Un titre de transport valable toute la journée (comme entre le 2^{ème} et le 6^{ème} jour) serait un meilleur compromis. Sans oublier que c'est toute l'année qu'il faut agir en développant les déplacements en transports en commun, à vélo ou à pied ... pas uniquement quand il est trop tard !

Nathalie Teppe ■

* www.certificat-air.gouv.fr

**<http://www.metromobilite.fr/pages/PollutionPlan.html#certificat>

***AOT : Autorité Organisatrice des Transports



Attention : le changement, c'est maintenant

Le mardi 18 avril prochain, il vous faudra être très attentif, quel que soit votre mode de déplacement dans le centre de Grenoble.

Des modifications importantes sur les sens de circulation vont être mises en œuvre sur les grandes artères du cœur de la ville centre, des rues de desserte vont être fermées, à la fois pour libérer l'axe Rey-Sembat-Lyautey, qui va subir un chantier important sur le réseau de chauffage urbain, mais aussi pour amorcer l'apaisement du centre-ville. Les sens de circulation automobile vont être modifiés comme suit.

D'Est en Ouest, et inversement :

- La rue Lesdiguières va être ouverte à la circulation dans les deux sens, de Verdun jusqu'à Championnet,
- L'avenue F. Viallet va être ouverte à la circulation dans les deux sens, de la gare jusqu'à la place de Philippeville,
- Cours Berriat, la circulation ne sera plus autorisée que dans un seul sens, de Gambetta jusqu'à J. Jaurès.

Du Sud au Nord, et inversement :

- La circulation sur l'axe Rey-Agutte-Sembat-Lyautey sera coupée, de la rue Hoche jusqu'à la rue Clot-Bey, exception faite pour les livraisons,

- Le boulevard Gambetta sera ouvert à la circulation dans les deux sens, à partir de l'avenue F. Viallet,
- Les rues Vicat et C. Périer seront ouvertes à la circulation dans les deux sens, de la rue du lycée jusqu'à la rue Lesdiguières.

Zone piétonne :

- La circulation et le stationnement seront interdits rues de la République (en partie, depuis la rue Lafayette) et Montorge (en partie, jusqu'à la rue Bressieux), dans les mêmes conditions que dans la zone piétonne actuelle.

Les liaisons inter quartiers seront à la fois plus directes, mais certainement moins rapides avec les mouvements de tourne-à-gauche sur les artères désormais en double sens, la circulation de transit sera détournée du centre-ville, la zone piétonne sera agrandie, et les parkings en ouvrage seront directement accessibles.

Des bandes cyclables et des voies réservées bus vont être créées, d'autres vont changer de côté, ou être supprimées, des artères à deux voies dans le même sens ne seront plus qu'à une voie dans chaque sens, ou vont être mises en double-sens cyclable.

Si la circulation des modes actifs devait être facilitée, avec l'extension de la zone piétonne et la création de bandes cyclables, sauf sur le boulevard Gambetta, il faudrait suivre celle des transports en commun qui pourrait être plus complexe malgré le maintien et la création de voies réservées en amont des carrefours à feux.

Soyez attentifs à la signalisation modifiée en ce 18 avril, et faites-nous part de vos réactions, bonnes et moins bonnes, d'usagers du cœur de ville.

Christian Cotte ■



Seul les bus dans le sens Nord-Sud pourront circuler sur l'axe. Dans l'autre sens, les bus seront déviés par le Cours Lafontaine et le Boulevard Gambetta.

Crédit photo: François Lemaire

Offre Loisirs : l'exemple de l'Alsace

J'ai profité du congrès de la FNAUT à Strasbourg pour tester les offres combinées de transport en commun en Alsace. Des idées à décliner en Région Rhône-Alpes ?

Un billet pour tout faire

L'ex-Région Alsace propose une tarification intégrée à la journée incluant les transports urbains et/ou départementaux et/ou TER*. L'option se décline par département (Bas-Rhin, Haut-Rhin, ou la région Alsace composée de ces deux départements). Les alsaciens sont tellement fiers de cette possibilité qu'ils aimeraient l'étendre à la nouvelle Région Grand Est.

Récit d'un voyage

J'ai pris l'option complète, qui pour 36,20 euros permet de voyager pendant 24 heures sur tout le réseau TER d'Alsace, prendre les cars départementaux et les transports en communs des villes traversées.



Tram-Train & T3 à la station « Musées »

Départ de mon lieu de résidence à Strasbourg en tram pour rallier la gare. Je prends le TER, direction Mulhouse. Dans le train, bref échange avec le contrôleur : il connaît ce titre de transport mais m'avoue ne pas en voir souvent (dommage, c'est bien pratique pour les touristes comme moi !).



Tram T2 devant la gare de Bâle

Arrivée à Mulhouse, je prends le tram-train pour me rendre à la Cité du Train, la Mecque des musées ferroviaires en France, qui se trouve à deux pas d'une station de ce Tram-Train.

Après la visite du musée, je reprends le tram-train direction Thann, son terminus, histoire de tester la ligne dans sa totalité. En effet, le tram-train de Mulhouse est le seul VRAI tram-train en France, c'est-à-dire qu'il utilise à la fois un réseau de tramway urbain et un réseau de train SNCF.

Puis je repars dans l'autre sens, pour rejoindre la gare de Mulhouse, traversant la vallée de la Thur. Je reprends le TER pour Bâle, en Suisse. Là, j'avoue, c'est juste de la gourmandise. Sur les conseils d'un ami, je vais contempler le ballet des tramways devant la gare.

Enfin, je reprends le TER pour Strasbourg. Mais un coup de fil, et je me retrouve à m'arrêter à Mulhouse pour un verre impromptu avec un autre ami qui était par là pour des raisons professionnelles. Aucun souci : il y a des trains toutes les heures le soir pour rejoindre Strasbourg. Je peux m'arrêter et repartir plus tard grâce à mon billet 24h. Retour à Strasbourg dans la soirée et tram pour rejoindre mon lieu de résidence.

Mon périple plutôt orienté « culture ferroviaire » peut se décliner en « tour des villages alsaciens » ou « tour des vignobles alsaciens », au vu des nombreuses lignes ferroviaires dans cette région. Qui a dit qu'on ne pouvait rien faire en vacances sans voiture ?

Corail V200 : un bonheur !

La particularité de la ligne TER Strasbourg-Bâle est d'être parcourue en Corail V200 : un TER qui roule à 200 km/h (au lieu de 160 km/h max pour la plupart des TER) sur une voie aménagée. Ce système est idéal pour des voies en ligne droite (par exemple : Grenoble-Chambéry).

Et c'est un vrai bonheur pour l'utilisateur : rapide, confortable. De nombreux transfrontaliers l'ont adopté !

Billetique

Alors quand verra-t-on un billet unique en Auvergne-Rhône-Alpes, incluant le TER, les transports urbains et le vélo d'un jour dans une offre « Loisirs », sachant que l'offre travail/études existe déjà ? On a déjà le support de billettique qui va bien (la carte OURA), bien qu'un simple ticket format Edmondson (comme le ticket de bus RATP) fasse l'affaire en Alsace. Comme quoi, la technique ne fait pas l'usage !

Nathalie Teppe ■



Publicité pour le TER200

Des changements de parcours pour les lignes TAG et Transisère au centre-ville de Grenoble

Le parcours des lignes TAG jumelées C3 et C4 va bientôt être modifié au cœur de Grenoble. Actuellement les bus de la C3 en provenance d'Echirolles vont jusqu'à la rue Clot Bey pour revenir place V. Hugo et ceux de la C4 en provenance d'Eybens vont jusqu'à l'avenue F. Viallet pour revenir par le boulevard Gambetta.

A compter du 18 avril prochain, les bus de la C3 en provenance d'Echirolles tourneront à droite rue Béranger pour s'arrêter au Sud de la place V. Hugo, avant de repartir vers Eybens, et ceux de la C4 en provenance d'Eybens tourneront à gauche cours Lafontaine, avant de repartir vers Echirolles sur Gambetta.

A compter du 18 avril également, le terminus de la ligne TAG 17 (Le Gua - Vif - Varcès - Claix - Grenoble) sera avancé temporairement rue du Colonel Dumont, proche de l'arrêt Foch-Ferrié de la ligne C du tram.

Dans le sens Chavant vers les gares, les lignes TAG C1 (Grenoble-Meylan) et Transisère Exp 1 (Lumbin-Grenoble-Crolles), Exp 2 (Le Champ Près Frogès - Grenoble - Voreppe), 6060 (Grenoble - Crolles - Pontcharra - Chambéry) et 6200 (Grenoble - Goncelin) seront déviées temporairement par le cours Lafontaine puis le boulevard Gambetta pour rejoindre l'avenue F. Viallet.

Christian Cotte

Le SMTC veut expérimenter ses solutions de covoiturage organisé

Le SMTC va lancer 4 expérimentations de covoiturage sur les secteurs peu denses de son territoire.

La première concerne l'itinéraire Vizille - Brié et Angonnes - Eybens.

Baptisée « Tag&Car », cette solution se veut complémentaire de la ligne Flexo 65.

En effet, le nombre de courses journalières des lignes Flexo est très faible, et concentrée sur les heures de pointes.

Le covoiturage permettrait de combler les trous horaires à moindre coût.

Elle vise à créer des lignes de covoiturage utilisant les points d'arrêt du réseau bus.

Les conducteurs doivent s'inscrire sur une plateforme pour proposer leur trajet.

Les passagers consultent ces trajets peuvent réserver à l'avance ou se rendre à l'arrêt en confirmant via une application.

Le prix pour le passager est celui d'un ticket TAG (valable en correspondance) ou inclus dans son abonnement.

Le conducteur est indemnisé en fin de mois par rapport au nombre de kilomètres effectués en covoiturage.

Cette expérimentation commencera en avril 2017 pour une durée de 9 mois.

Trois autres modèles d'autopartage seront déployés sur trois zones différentes.

A la fin des expérimentations, un bilan permettra de conclure si une (ou plusieurs) de ces expérimentations peuvent être déployées à plus large échelle.

Il faut rester vigilant : le covoiturage doit rester une solution complémentaire d'un réseau de transport urbain, et non se substituer à lui.

Nathalie Teppe

Navette Aéroport Lyon Saint-Exupéry : Lys Express devient Ouibus

A partir du 31 mars, les navettes Lys Express rouleront sous les couleurs de Ouibus, filiale de la SNCF, qui exploite un réseau d'autocars longue distance.

Depuis Grenoble, il y aura toujours 23 allers-retours quotidiens avec des prix proposés entre 15 et 22€ l'aller simple (soit 30 à 44€, l'aller-retour). Les réservations sont à effectuer sur Ouibus.com.

Quatre allers-retours relieront l'aéroport à Voiron, Les Abrets, La Tour-du-Pin ou Bourgoin.

Alexis Grabit

Lignes Transisère 6021 et 6070 : des changements sans concertation

La ligne Transisère 6021 relie St Nazaire les Eymes au CHU à La Tronche en desservant Saint-Ismier, Montbonnot, et Meylan.

La ligne Transisère 6070 relie la gare de Gières à la ZA de Bernin-Crolles en desservant le campus, Inovalée, Montbonnot Pré de l'Eau et Saint-Ismier.

Depuis plusieurs années, le Grésivaudan finançait la partie Montbonnot Pré de l'Eau - ZA de Bernin-Crolles de la ligne 6070. Lors de la restructuration du réseau du Grésivaudan, celui-ci a décidé l'abandon de ce financement.

En septembre 2016, le Département n'a pas modifié la ligne 6070 mais, surprise en pleine année, les usagers apprennent en janvier que la desserte Montbonnot Pré de l'Eau - ZA Bernin-Crolles par la ligne 6070 sera diminuée de moitié le matin et le soir dès le 30 janvier. Les moyens dégagés ont permis de renforcer la ligne 6021 entre Montbonnot Pré de l'Eau, maintenant desservie par cette ligne, et La Tronche.



Photo Alexis Grabit

Encore une fois donc, comme début 2015 pour les lignes Express, le Département a modifié des lignes en cours d'année et sans concertation.

L'ADTC a reçu de nombreuses réclamations d'usagers.

Cerise sur le gâteau, le 7 février, à l'agence Transisère square Dr Martin, c'est encore l'ancienne fiche horaire qui était distribuée et le personnel indiquait ne pas être au courant du changement.

Avant d'avoir connaissance de cette modification, l'ADTC avait écrit au Département pour que la ligne 6070 relie la gare de Gières à Saint-Ismier en préservant la possibilité d'une correspondance avec la ligne 6020 Grenoble - Crolles.

Emmanuel Colin de Verdière

Accord franco-italien sur le Lyon-Turin : une avancée décisive, une ambition à confirmer

Les députés et sénateurs français et italiens ont enfin ratifié l'accord franco-italien du 24 février 2015 pour l'engagement des travaux définitifs du tunnel de base transfrontalier de la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin.

Le Lyon-Turin facilitera la circulation de convois de fret massifiés réduisant de 50% le nombre des camions transitant entre la France et l'Italie et de limiter ainsi les nuisances dans les vallées alpines et la Côte d'Azur.

Le lancement du Lyon-Turin doit donc, dès maintenant, s'accompagner de mesures volontaristes favorisant le report du trafic routier sur le rail, par une taxation spécifique du trafic routier franco-italien, suivant l'exemple de la Suisse qui finance ainsi ses nouvelles traversées ferroviaires alpines et incite les chargeurs à privilégier le rail. L'autoroute ferroviaire alpine doit être prolongée rapidement jusque dans la région lyonnaise (Grenay) et connectée aux autoroutes ferroviaires Luxembourg-Perpignan et Calais-Perpignan.

La construction de la ligne nouvelle mixte Lyon - Saint-Jean-de-Maurienne (en priorité la section Grenay-Avressieux en nord-Isère et le tunnel sous Chartrreuse) et du contournement ferroviaire Est de l'agglomération lyonnaise (CFAL) doit être lancée sans attendre l'ouverture du tunnel de base.

[Extrait du communiqué de presse de la FNAUT du 26 janvier 2017]

Déviations des lignes de bus pendant les travaux rue Lesdiguières : une information presque parfaite de la TAG

Depuis le 6 février 2017 et pour 2 mois, des travaux ont lieu rue Lesdiguières pour permettre la mise en place du double sens de circulation automobile avec la création de bandes cyclables complétées par des couloirs bus/vélos à l'approche des carrefours (voir articles page 4).

Ces travaux ont imposé des changements sur les lignes TAG C3, 12, 13 et 16.

L'information a été tardive puisque la mise en place de celle-ci a débuté

seulement à partir du 30 janvier soit une semaine seulement avant les changements mais c'est un des

seul bémol. L'intégration des modifications sur Métromobilité a également été incomplète.

Des agents de la TAG étaient dès le 30 janvier présents sur le terrain pour informer les usagers et le sont restés après les changements le 6 février. Sur le site internet de la TAG (www.tag.fr), les informations sont complètes et détaillées par ligne. L'information a par ailleurs été envoyée aux entreprises et administrations ayant un PDE (Plan de Déplacements Entreprises).

Aux arrêts desservis, les lignes sont clairement indiquées et les horaires mis à jour sont affichés. Les girouettes des bus indiquent qu'elles sont déviées.

Une information travaux qui sera à renouveler dans l'avenir, avec une plus grande anticipation cependant.

Merci à la SEMITAG.



Photo Alexis Grabit

Emmanuel Colin de Verdière

Strasbourg, Grenoble, Bordeaux sacrées capitales du vélo

On adore les palmarès. Tout le monde adore les palmarès. Alors voilà : la capitale du vélo, en France, c'est Strasbourg, suivie par Grenoble et Bordeaux. A Strasbourg, 16% des habitants utilisent le vélo comme moyen de déplacement pour se rendre au travail. A Grenoble, ils sont 15,2% et à Bordeaux, 11,8%.

Recensement Insee. Ces chiffres, publiés par l'Insee, sont issus du recensement de la population de 2015 (celui de 2017 commence ce jeudi 19 janvier). Il ne s'agit donc pas d'un sondage, ni d'une estimation sortie de l'imagination d'un consultant. Ce sont des statistiques. L'Insee réalise chaque année son recensement en demandant à 8% des habitants des foyers des 946 communes de plus de 10000 habitants (et à 100% des autres, mais seulement une fois tous les 5 ans) de remplir un questionnaire détaillé.

Ce questionnaire comporte un volet sur le mode de transport habituel et principal pour se rendre au travail. Et pour la première fois, en 2015, les répondants peuvent indiquer s'ils utilisent le vélo. Jusqu'à présent, il n'existait qu'une seule catégorie pour le vélo et le deux-roues motorisé (à ce sujet, lire cet article de 2013).

Pour ce qui concerne le vélo, ces chiffres fournissent donc, en une seule fournée, de nombreuses informations (elles sont toutes ici) dont on n'avait jusqu'à présent qu'une vague idée. Anne-Aël Durand, des Décodeurs du Monde, explique ici qui sont les 2% de cyclistes quotidiens, en France.

Lire aussi: Comment 80 000 Allemands ont distingué leurs capitales du vélo (mars 2013)

Strasbourg depuis les années 1970. Le palmarès des trois premières villes n'est pas

vraiment surprenant, mais on ne l'attendait pas forcément dans cet ordre. Strasbourg (16%) a commencé, dès les années 1970, sous l'impulsion de son maire Pierre Pflimlin (centre-droit), à développer l'usage du vélo. L'effort, modération de la vitesse, transports publics et pistes cyclables, s'est poursuivi dans les années 1990 avec Catherine Trautmann (PS), dans les années 2000 avec Fabienne Keller (UMP) et depuis 2008 avec Roland Ries (PS). La droite et la gauche à l'unisson, ou presque.

L'effet Piolle à Grenoble. Grenoble (15,2%), ses ingénieurs, ses étudiants, ses sportifs amateurs de ski alpin, arrive en deuxième position. La ville est entourée de montagnes, mais pratiquement plate. La politique cyclable y est ancienne, mais connaît depuis 2014 une forte stimulation, donnée par le maire Éric Piolle (EELV), qui se déplace lui-même à vélo (à assistance électrique) dans toute l'agglomération. Dès 2015, moins d'un an après son élection (son interview ici), il menait une politique précise consistant à travailler les itinéraires, installer des arceaux et commencer à réduire les vitesses.

[...]

Il existe un point commun de ces trois villes : leurs maires connaissent le sujet transports dans les détails, sont capables d'en parler longuement et précisément, ce qui n'est pas le cas de la plupart des élus. Autre point commun, ces trois maires pratiquent effectivement le vélo, occasionnellement (Juppé et Ries) ou quotidiennement (Piolle).

Surprises dans le top 10. Les autres villes du top 10 sont les suivantes : Rennes (7,3%), Tours (7%), Toulouse (7%), Nantes (6,2%), Montpellier (6,2%), Lyon (5,9%) et Angers (5,9%). Toutes ces villes ont mis en place, de manière plus ou moins assumée, une politique cyclable. Nantes en a fait des tonnes, notamment au

moment du congrès mondial Velocity (récit ici), avec un résultat finalement mitigé : à peine 0,3 points de plus que sa discrète voisine Angers. Toulouse fut en pointe dans les années 2000, mais a tendance désormais à privilégier les transports motorisés. Rennes demeure assez routière, mais plusieurs de ses élus ont intégré le vélo comme solution aux embouteillages.

Paris à la traîne. On notera que, parmi ces villes, quatre sont dirigées par le PS, quatre par LR, une par EELV et une, Montpellier, par le divers gauche Philippe Saurel. Aucune ville moyenne ne figure dans le top 10 présenté par l'Insee, pas même La Rochelle ou Chambéry, alors qu'il est bien plus rapide de traverser une agglomération de 50 000 habitants qu'une métropole de 400 000. Explication délivrée par l'Insee : « pour des raisons de fiabilité, nous n'avons donné les taux d'utilisation du vélo que pour les 41 communes de plus de 100 000 habitants. »

[...]

Un effet Velib' mitigé. Toutes les villes figurant dans le top 10 disposent d'un système de location de vélos. Mais quatre d'entre elles ont renoncé au « libre-service » classique, Velo'v Lyonnais ou Vélib' parisien. Quatre villes, donc, ont opté depuis longtemps pour la location de longue durée, qui permet à un utilisateur d'emprunter un vélo pour la journée ou plusieurs mois, un système bien moins coûteux que le Velib'. Il s'agit d'Angers, Tours (Velociti, merci à ceux qui l'ont signalé), Strasbourg (Velhop) et Grenoble (Metrovelo). Deux de ces quatre villes sont sur le podium du palmarès 2015. Les deux autres (Tours et Angers) sont un peu les surprises du top 10.

<http://transports.blog.lemonde.fr/2017/01/18/trois-capitales-du-velo/>



Réaménagement de la rue Lanoyerie



Réaménagement rue Casimir Brenier



Expérimentation de bus électriques

L'ADTC, Se déplacer autrement 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

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

AF3V, Véloroutes et Voies Vertes de France
==> www.af3v.org



Futurs prolongements et nouvelles lignes ? (Voir pages 9 à 12)

ADTC - Se déplacer autrement

MNEI ● 5 place Bir-Hakeim ● 38000 Grenoble ● 04 76 63 80 55 ● contact@adtc-grenoble.org

www.adtc-grenoble.org ● [f adtc.grenoble](https://www.facebook.com/adtc.grenoble) ● [ADTCgrenoble](https://www.instagram.com/ADTCgrenoble)