



Le vélo dans tous ses états

(pages 3, 5, 6, 9 à 12)

-
-
- Réseau TAG
- La Proximo 11 devient Chrono C7
(page 14)
-
-

-
-
- Quatre ans de travaux en gare
- Lyon-Part-Dieu : forts impacts sur la ligne
- TER Grenoble - Lyon
(pages 16 et 17)
-
-



mon cher pétrole

Le prix des carburants varie constamment à la pompe en fonction des aléas géopolitiques, de l'offre, de la demande, des capacités de production ...

Depuis quelques mois, la tendance est à la hausse, renchérissant le prix d'usage de la voiture individuelle.

Quand on sait que pour les trajets domicile-travail il n'y a bien souvent qu'un passager, cela signifie qu'il faut un véhicule d'une tonne pour transporter 70 kg de poids utile.

Les constructeurs rivalisent d'ingéniosité pour proposer des véhicules plus légers et plus solides, plus compacts, bref, moins énergivores pour un usage urbain.



Paradoxalement, ce ne sont pas les modèles qui se vendent le plus. Bien au contraire, la tendance est d'acheter toujours plus grand et plus gros : la consommation moyenne des voitures neuves ne cesse d'augmenter.

Néanmoins, on peut réduire sa consommation de carburant en suivant quelques recommandations : regrouper ses déplacements, bien entretenir son véhicule, avoir une conduite souple, éviter les accélérations et décélérations, bref rouler moins vite mais plus régulièrement.

Et pourquoi ne pas changer ses habitudes en envisageant un usage raisonnable, raisonné et parcimonieux de la voiture ? Rendez-vous en page 8 pour quelques pistes.

Ou, encore mieux, modérer son usage en prenant son vélo ou les transports en commun.

Encore faut-il que ces derniers soient correctement dimensionnés pour absorber une augmentation de voyageurs. Dans l'agglomération grenobloise,

le manque d'investissements dans des rames de tramways de grande capacité et de bus articulés ne va pas dans le bon sens. Et le peu d'ambition dans l'extension du réseau de tramway ne risque pas d'augmenter son attractivité, en dehors des zones déjà desservies.

Bien souvent, les automobilistes soulignent l'apparente vitesse « imbattable » de leur mode de transport pour se rendre au travail.

Pourtant, quand il s'agit de parcourir quelques kilomètres, il serait utile de faire ce petit calcul : combien de temps doit-on travailler pour payer ses trajets domicile-travail ? Si le trajet peut se faire à vélo ou en transports en commun, pour une durée similaire ou légèrement supérieure, ça peut valoir le coup !

Sans compter que notre dépendance énergétique face au pétrole diminue la performance économique globale de notre pays : chaque année ce sont plusieurs milliards d'euros qui creusent le déficit commercial de la France.

Investir dans les infrastructures de transports en commun et cyclables est rentable à moyen terme : un calcul bénéfique à la fois pour le développement durable et l'économie durable !

Malheureusement, on calcule toujours ce qu'il coûterait de « faire », mais on ne calcule jamais ce qu'il a coûté de ne pas avoir fait.

Hélas, les évolutions que la future Loi d'Orientation des Mobilités nous laisse espérer ne semblent pas aller suffisamment dans ce sens.

Nathalie Teppe ●

- P 02 Editorial
- P 03 Zoom sur le vélo dans le Grésivaudan
- P 04 Point sur l'avancement du projet Cœur de ville/Cœur de métropole de Grenoble
- P 05 ChronoVélo, enfin un programme de réalisation
- P 06 Essayages de printemps... pour changer de modes !
- P 07 Brèves Vélos
- P 08 Roulez en voiture et augmentez votre pouvoir d'achat
- P 09-12 Baromètre des villes cyclables : les résultats détaillés à Grenoble
- P 13 Coupe Icare : Quoi de neuf en 2018 ?
- P 15 Les comités de déplacements SMTC
- P 16-17 Actualités des TER
- P 18 Brèves Transports
- 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 900 exemplaires sur papier recyclé par l'Imprimerie Notre-Dame 80, rue Vaucanson - 38330 MONTBONNOT

Photo de couverture : Alexis Grabit - Chronoparade du 16 juin 2018

ADHÉREZ à l'ADTC		ADTC INFOS	
Adhésion « une personne »	17 €	Vente au numéro	4 €
Adhésion « couple »	23 €	Abonnement annuel	
Adhésion « étudiant »	3 €	sans adhésion	16 €
Adhésion « petits revenus »	3 €		

Le vélo dans le Grésivaudan



Station de gonflage à Crolles

Le Grésivaudan dessine un couloir nord / sud qui se prête bien à la pratique du vélo aussi bien pour les usages de loisirs que pour les usages utilitaires. Les pratiques révélées de déplacement corroborent cette situation privilégiée car en moyenne 55 % des déplacements font moins de 5 km (40 % moins de 2 km). L'enquête du bureau d'études New Deal de décembre 2014 nous indique que 65 à 70 % des personnes interrogées sont favorables à la pratique du vélo et 75 % sont prêtes à limiter l'usage de la voiture.

Une pratique faible susceptible de progresser

La pratique modale du vélo n'est pourtant que de 1 % en moyenne pour tout le territoire, avec des variations importantes selon les communes et les saisons. Pourquoi si peu de pratiquants dans ce territoire qui rassemble toutes ces caractéristiques favorables, citées plus haut, à la pratique du vélo ? Les habitants du Grésivaudan seraient-ils plutôt croyants que pratiquants ? Comment améliorer la situation ?

Le Grésivaudan est un territoire moyennement à peu dense, où la voiture est très présente et l'argument souvent avancé est une certaine insécurité ressentie par rapport à la circulation. Une première étape pour juguler cette insécurité consiste à réaliser des aménagements pour une meilleure circulation des vélos. Cette action dépend des différents intervenants sur ce territoire que sont le Département, la Communauté de communes et les Communes.

Des aménagements en cours

Le Département est plutôt orienté vers les aménagements pour la pratique du tourisme. Ainsi il vient d'aménager sur la rive droite de l'Isère, et poser la signalisation, un itinéraire de véloroute, appelé provisoirement la V63, allant d'Annecy à Valence en empruntant toute la vallée du Grésivaudan. Cet itinéraire est inscrit au schéma national des itinéraires cyclables. A chacune de ses extrémités, la véloroute V63 se connecte à l'itinéraire européen ViaRhôna (EV17). Dans la traversée du Grésivaudan elle a été réalisée en concertation avec la Communauté de communes et les Communes. La Communauté de communes s'associe au Département avec le souci de relier les communes entre elles et de signaler les monuments et sites qui sont d'intérêt intercommunal. Les Communes sont également intéressées.

Sur l'axe de la V63, la Commune de Crolles a réalisé à cette occasion un bout de piste bidirectionnelle et un point service avec, eau, station de gonflage, banc, totem illustrant les itinéraires cyclables de la commune et des arceaux pour attacher les vélos (voir photo). Ces points services sont appréciés par les randonneurs à vélos. La Commune de Crolles a également profité de la requalification et du prolongement de la rue des Sources pour créer une magnifique piste bidirectionnelle raccordée à la V63 permettant de rallier en toute sécurité les commerces dans le bas de Crolles et l'hôtel. Certes l'espace, même bien marqué, est partagé par les cyclistes et les piétons mais les piétons ne sont pas

nombreux. La Commune de Crolles a implanté plusieurs dizaines d'arceaux pour remplacer les « pince-roues » et compléter les attache-vélos qui manquaient.

La rive gauche n'est pas oubliée. Elle accueillera à partir de Pontcharra un itinéraire qui doublera celui de la V63 sur la rive droite et ainsi le randonneur à vélo aura le choix entre les deux itinéraires à partir de Pontcharra. Deux actions sont déjà réalisées. Une signalétique a été installée mais il reste encore une portion à aménager à l'approche de Pontcharra. La dernière réalisation concerne l'ouverture d'une piste bidirectionnelle de 4 km entre Tencin et Goncelin, qui permet de rallier en toute sécurité le collège et la gare de Goncelin combinant ainsi les déplacements utilitaires et de loisirs.

A l'automne, une carte éditée par Le Grésivaudan reprendra en détail tous les itinéraires ainsi que les boucles cyclotouristes qui sont jalonnées par des numéros. Par ailleurs, la Maison du Département du Grésivaudan réalise des bandes cyclables ou des bandes multifonctionnelles, à l'occasion des réfections de la chaussée. Ces bandes sont à l'usage des cyclotouristes et des usagers utilitaires.

De bonnes initiatives

Certaines Communes organisent des essais de Vélo à Assistance Électrique (VAE). Le VAE devrait contribuer à développer la pratique du vélo, en permettant de doubler les distances parcourues et en facilitant grandement le parcours des dénivelés dans certaines communes de la vallée. Nous espérons que d'ici la fin de l'année, des consignes sécurisées seront installées au niveau des principaux arrêts de transports en commun pour le stationnement des vélos.

La promotion du vélo est également à l'ordre du jour à l'occasion de l'élaboration du plan de mobilité inter-entreprises de la Zone d'Activités de Crolles-Bernin. L'opération de découverte des itinéraires vélos avec VAE, prêtés entre midi et 14h et pique-nique offert, qui a eu lieu les 12 et 14 juin sera reconduite en septembre. Des ateliers de réparation de vélos y sont prévus à l'automne.

Nous nous réjouissons de ces avancées et du début de prise de conscience dans la population, qui se traduit par une meilleure attention portée aux cyclistes de la part des automobilistes.

Des progrès restent à faire pour avoir des aménagements à la hauteur des besoins

L'entretien laisse souvent à désirer. Le manque de continuité, de cohérence et de qualité est flagrant. La Loi sur l'Air n'est pas respectée dans la traversée de nombreuses communes (Saint-Ismier, Bernin, etc.), où les aménagements non conformes pourraient faire l'objet d'un recours, la jurisprudence existe à ce sujet. Il faut faire un effort !

Un autre gros point noir est l'absence de traitement des coupures : autoroute, Isère et voie ferrée. En amont du pont de Domène, il n'y a aucun aménagement pour les modes actifs dans la vallée pour passer d'une rive à l'autre ! Il y aura deux itinéraires, un sur chaque rive de l'Isère, dont la continuité nord sud sera assurée à terme, mais sans franchissement sécurisé.

En particulier, le Département va reconstruire l'ancien pont entre La Buissonnière et Le Cheylas sans prévoir d'aménagement cyclable sous prétexte qu'il n'y a que 2500 véhicules par jour et qu'il n'y a pas d'aménagement cyclable de part et d'autre. Avec ce type de prétexte, on n'aurait jamais construit un seul aménagement cyclable ! Or on trouve couramment des giratoires avec un anneau cyclable bien qu'il n'y ait d'aménagement cyclable, ni en amont, ni en aval. Le manque de volonté politique dans ce cas précis contredit l'image volontariste que le Département affiche par ailleurs.

Bertrand Christian ●

Chronovélo : Enfin un programme de réalisation !

Le 20 novembre dernier, l'ADTC, Se déplacer autrement, s'inquiétait de l'objectif de réalisation des quatre axes Chronovélo de la Métropole. Seul 10% des aménagements ont été réalisés fin 2017. Lors des comités de déplacements de ce printemps, le Syndicat Mixte des Transports en Commun (SMTC) a présenté un phasage des réalisations.

Ce phasage est détaillé axe par axe.

Chronovélo 1 : Fontaine – Grenoble – La Tronche – Meylan

La partie Est de la Chronovélo est plus avancée que la partie Ouest. A l'Ouest, aucune solution ne semble se dessiner sur l'itinéraire de la Chronovélo entre Fontaine La Poya et l'estacade du cours Berriat.

La partie Est sera mise en service d'ici fin 2019 :

- Le cours Berriat, pour fin 2019,
- Le cours Lafontaine, pour le printemps 2019,
- Rey/Sembat, en cours dans le cadre des travaux Cœurs de ville/Cœurs de métropole - Grenoble
- Le boulevard Jean Pain à l'automne 2018,
- Le pont de Savoie, pour mi-2019
- La Tronche – Meylan, les travaux sont en cours, mise en service fin 2018.

Chronovélo 2 : Saint-Egrève – Grenoble – Campus

Elle représente à elle seule les 10% des Chronovélo qui ont été inaugurés à l'automne 2017. Deux sections sont opérationnelles : au Nord de la rue Henri Tarze (sans le marquage visuel) et la piste des Jeux Olympiques entre le cours Jean Jaurès et l'avenue Jules Vallès.

La Chronovélo 2 est prévue pour fin 2019 :

- Saint-Egrève, Pont Barrage – Grenoble, Pont SNCF (voie verte V63), marquage posé cet été,
- Rue Henri Tarze/rue Arago, prévue pour fin 2019,
- Rue Emile Gueymard (devant la gare), pour fin 2019,
- Rue Joseph Rey, pour fin 2019 également,
- Saint-Martin-d'Hères, Jules Vallès – Ambroise Croizat, réalisée à l'automne 2018,
- Saint-Martin-d'Hères, Ambroise Croizat – Campus, annoncée pour fin 2019,
- La branche vers la gare de Gières est repoussée après 2020.

Chronovélo 3 : Grenoble – Echirolles – Pont-de-Claix – Jarrie – Vizille

La première partie de la ligne jusqu'à Pont-de-Claix est annoncée pour le printemps 2020. Trois étapes seront réalisées :

- Rue Général Mangin à Grenoble à l'automne 2019,
- Echirolles pour fin 2019,
- Echirolles – Pont-de-Claix à l'hiver 2019-2020,
- La partie Sud de la Chronovélo (Pont-de-Claix – Vizille) est reportée. La Chronovélo longe la N85, section gérée par les services de l'Etat.

Chronovélo 4 : Grenoble - Eybens

La partie mixte Chronovélo 1/4 dans le centre de Grenoble est en cours d'aménagement dans le cadre du projet Cœurs de ville/ Cœurs de métropole – Grenoble. Pour la section Chavant – rue Malifaud, elle est annoncée pour 2019.

C'est tout le reste de la Chronovélo qui est reportée après 2020.

Alexis Grabit ●

Travaux de la ChronoVélo 1, Bd de la Chantourne à La Tronche





Essayages de printemps... pour changer de modes !

À l'ADTC, le printemps est riche en actions de sensibilisation destinées à convaincre les usagers de tous âges et de tous modes, par le jeu, l'essai, les défis, le conseil... tout cela bien porté aussi par Grenoble-Alpes Métropole au sein de la « Faites du vélo » 2018 qui a duré quatre belles semaines, du 14 mai au 10 juin, et par la semaine « On s'bouge » de la MNEI, du 4 au 8 juin. Cela fonctionne ! La preuve par 9 qu'il est possible de se déplacer autrement qu'en voiture solo et pour toutes sortes de déplacements.

LES DÉFIS !

Vous connaissez bien ces deux événements annuels de l'ADTC, occasions de récompenser des enfants et des adultes pour leurs efforts d'un jour, en espérant que ce soit pour tous les jours dès maintenant ou par la suite :

■ le jeudi 17 mai a eu lieu la 15^e édition du traditionnel **Concours des écoles et collèges à vélo !** Cet événement porté par Grenoble-Alpes Métropole depuis le début fait écho dans certains territoires voisins. On peut espérer un essaimage prochain à plus grande échelle, pour sensibiliser dès le plus jeune âge aux bienfaits de la pratique du vélo.

■ le jeudi 7 juin : la 8^e édition du **Challenge mobilité Auvergne-Rhône-Alpes, au travail, j'y vais autrement qu'en voiture solo**, a été un succès tout à l'honneur de la Région, organisatrice, et de ses partenaires locaux, le Département de l'Isère, Grenoble-Alpes Métropole, sachant que ce sont le SMTC et l'ADTC qui en sont les relais d'organisation sur la grande région grenobloise.

Vous trouverez un rappel des principes de ces deux événements mobilité ainsi que l'ensemble des résultats de notre territoire sur notre site internet : adtc-grenoble.org

LE CONSEIL !

Dans le cadre du festival Vélopolis, le samedi 19 mai, l'ADTC a tenu un stand pour promouvoir ses actions et conseiller les usagers, aux côtés des ateliers de la Clavette grenobloise (ateliers vélo participatifs et solidaires) et de Mountain Wilderness pour sa campagne « Changer d'approche » (les loisirs de montagne sans voiture).

LA PRATIQUE, VOIRE L'ESSAI ! Du Nouveau dans nos balades vélo...

Plusieurs balades vélo « grand public » ont été proposées par l'ADTC, en partenariat avec Métrovélo ou la MNEI. En effet, aux classiques samedis matin « Remise en selle », se sont ajoutées de nouvelles balades à thème, pour inciter un public diversifié à découvrir non seulement le plaisir du vélo mais aussi certains trésors de notre agglomération, insoupçonnés des néophytes... à portée de quelques tours de pédales !

■ « **Balades familles** » : deux types de prestations nouvelles cette année. L'ADTC a accompagné des familles dans le cadre d'un projet avec le RéPPOP-38 de prévention de l'obésité chez des adolescents. Vélo et santé, un sujet plus que jamais d'actualité ! D'autres balades familles, pour tout public, ont été proposées les mercredis après-midi, pour une découverte à vélo de l'agglo, les bonnes pratiques pour

rouler avec ses enfants, avec pause dans un parc pour des ateliers de maniabilité ludique, histoire de jouer à vélo !

■ « **Vélo-Botanique** » : en partenariat avec l'association Gentiana de la MNEI, le samedi 26 mai, cette balade avait pour but de découvrir la flore sauvage sur les berges de l'Isère...dont certaines orchidées toutes proches de la ville et Typha minima dont nous avons pu observer un beau peuplement ! Parcours de 15 km jusqu'au lieu de pique-nique et retour : de quoi savourer les premiers vrais beaux jours de mai, de toutes les couleurs des floraisons et parfums alentour...

■ « **Culture et sport** » : en s'bougeant avec la MNEI, mardi 5 juin, Mountain Wilderness et l'ADTC ont proposé d'aller découvrir à vélo, des départs de randonnées sans voiture aux abords de l'agglo, en passant par la Maison de la montagne, tout en ponctuant le circuit d'arrêts devant des fresques urbaines puisque le Street Art Festival 2018 venait de démarrer. Une belle occasion de lier sport proche de la ville et culture urbaine !

■ « **Ornitho-vélo** » : le mercredi 6 juin, cette fois avec l'association LPO de la MNEI, ce sont les oiseaux de la ville-centre qui n'ont plus eu de secrets pour nous : des martinets chahuteurs au faucon pèlerin simple visiteur, en passant par le crécerelle, sans oublier les hirondelles dont certaines incrustent leurs nids aux coins des fenêtres ! Pied à terre, bien assis sur votre selle de vélo, levez plus souvent les yeux, vous serez étonnés...



CAMPAGNE D'AUTOMNE

Qu'on se le dise !!! Les balades Métrovélo-ADTC reprennent à l'automne. Prochaines dates :

■ samedis matin « Remise en selle », pratique du vélo en toute sécurité : 15/09, 29/09 et 13/10.

■ mercredis après-midi « Balades familles » : 26/09 et 17/10.

Plus d'infos :

<http://www.metrovelo.fr/> rubrique « se déplacer » ;

et inscription auprès de Métrovélo au 04 76 85 08 94.

Bienvenue aux hésitants du vélo en ville !

Geneviève Peffen ●

Du nouveau pour les piétons à Grenoble

Rue Ampère : déjà une correction

Dans l'ADTC Infos 153 de l'automne, un certain nombre de critiques sur le réaménagement de cette artère ont été formulées. Le marquage innovant mais incompris des traversées piétonnes en faisait partie. Depuis peu, le marquage normalisé a été fait en blanc, et maintenant, les piétons osent traverser. A suivre.

Quartier Chorier-Berriat sud : autour des écoles Buffon et Drac, les petites rues de desserte ont été réunies dans une large zone de rencontre, avec des marquages sur chaussée très élaborés aux entrées et intersections (voir page 20). Nul ne peut l'ignorer.

Centre-Ville : dans le cadre du projet CVCM/ Grenoble, les rues Lakanal et Lazare Carnot ont été mises en Zone de rencontre, au bénéfice des piétons prioritaires.

Christian Cotte

La raison du plus fort est toujours la meilleure... ou pas !

Dans le projet grenoblois « cœur de ville, cœur de Métropole », il avait été prévu de désactiver les feux tricolores gérant le carrefour entre la place Victor Hugo, la rue de Bonne et le boulevard Agutte Sembat. Sur ce vaste espace où les piétons dominent et où le trafic motorisé a été fortement limité aux transports en commun, taxis et résidents, l'idée était d'autant plus naturelle que le code de la route avait été modifiée dans le cadre du code de la rue (article R415-11). Ainsi, depuis novembre 2010, « *tout conducteur est tenu de céder le passage, au besoin en s'arrêtant, au piéton s'engageant régulièrement dans la traversée d'une chaussée ou manifestant clairement l'intention de le faire ou circulant dans une aire piétonne ou une zone de rencontre.* »

Hélas, cette belle idée a suscité des oppositions l'unanimité mais contre elle, y compris des piétons ! La raison est toute simple : entre la théorie et la pratique, confrontés depuis des décennies à l'oppression des modes de transport motorisés, les usagers à pied, dont les personnes mal-voyantes, ont peur de traverser une rue, peur d'autant plus légitime que le respect du code de la route dans cette configuration est quasiment toujours ignoré par les utilisateurs de la chaussée. Plutôt que d'appliquer la loi avec une phase de pédagogie suivie d'une répression des contrevenants et l'installation de mobilier temporaire pour simuler au mieux l'aménagement final, les feux tricolores dans le cœur de la métropole apaisé ont donc été remis en fonctionnement.

L'impression donnée est un manque de courage avec une mesure qui perd en lisibilité et, surtout en crédibilité. Les élus doivent assumer leurs choix même s'ils déplaisent à certains : la pédagogie passe aussi par l'assurance de ses actes.

Jean-Marc Bouché

Randonnée vélo / roller AF3V « entre Rhône et Isère »

Proposée par nos collègues chambériens de l'association Roue Libre, relais local Savoie pour l'AF3V (Association Française pour le développement des Véloroutes et des Voies Vertes), cette randonnée s'est déroulée du 13 au 21 juillet en suivant la véloroute V63 (vallée de l'Isère) et l'EuroVélo 17 (Via Rhôna).

Du départ à Chambéry à l'arrivée au Bourget-du-Lac, en passant par Grenoble, Tournon-sur-Rhône et Lyon, 500 kilomètres, sur des routes tranquilles ou en sites propres, s'offrent aux cyclistes sur 9 étapes de 40 à 65 km par jour. Les objectifs de cette randonnée sont multiples. Tout d'abord, montrer qu'il est possible et facile de partir de son domicile avec sa bicyclette pour quelques jours de vacances dans notre région. Ensuite, il s'agit d'échanger avec les élus et les professionnels du tourisme rencontrés sur le chemin sur le potentiel mais aussi les difficultés de ce type de vacances. Enfin, la participation au sein d'un groupe permet de surmonter les appréhensions légitimes qu'une telle expédition pourrait soulever chez une personne néophyte en la matière.

Bien entendu, vous pouvez seulement accompagner les participants sur quelques kilomètres ou bien prendre part à une ou plusieurs étapes selon vos disponibilités. Toutes les informations sont disponibles ici :

<http://www.af3v.org/Entre-Rhone-et-Isere-rando-velo.html>

Attention toutefois : une fois le virus des vacances à vélo pris, il n'y a aucun antidote connu à ce jour...

Jean-Marc Bouché

Minibox

Pas de stationnement vélo sécurisé dans votre rue, votre immeuble ou votre entreprise ? Regroupez-vous avec vos voisins ou collègues pour demander l'installation d'une Minibox. Pour 49 euros par an vous aurez accès à une des 5 places de cet équipement.

<http://www.metrovelo.fr/578-demande-d-une-minibox.htm>

Nathalie Teppe

Métrovélo : louez le vélo qui vous correspond

Métrovélo étoffe son offre de location de vélos.

Et il y en a pour tous les goûts : vélo-cargos, Vélo à Assistance Electrique, adapté (tricycle), pliant ainsi que des sacoches pour faire vos courses.

Faites votre choix sur :

<http://www.metrovelo.fr/561-les-differents-modeles.htm>

Nathalie Teppe

Cycles & Go

Comment lier recyclage, insertion, économie locale et solidaire ?

En réparant et en remettant des vélos en état, tout simplement.

Des vélos qui abritent des toiles d'araignées dans vos caves ?

Cycles & Go les récupère.

Un cadeau, un achat malin ? Chez Cycles & Go, vous avez l'assurance d'avoir un vélo presque neuf à petit prix.

C'est la solution qui a été choisie par l'école Mas des Iles de Seyssins pour récompenser ses élèves (voir page 6).

Autre bon plan : Cycles & Go récupère les Vélos à Assistance Electrique des facteurs. Une fois la batterie changée, vous pouvez demander à le personnaliser au prix imbattable de 800 euros.

<https://www.cycles-go.com/>

Nathalie Teppe



Roulez en voiture et augmentez votre pouvoir d'achat

Cette sacrée voiture : elle coûte (très) cher mais on ne peut pas s'en passer. Vraiment ? Voici pourtant quelques pistes qui permettront d'avoir toujours la liberté de rouler à moindre coût.

Ils ont plaqué leur caisse !

Céline, Samuel, et leurs trois enfants habitent au centre-ville. Ils effectuent la majorité de leurs déplacements à vélo ou à pied, plus rarement en train ou en transports en commun. Mais il reste un certain nombre de situations où la voiture est indispensable : faire certains achats, sortir à la montagne en fin de semaine, passer une soirée chez des amis, partir en vacances ...

Ils ont fait leurs comptes, entre l'amortissement, l'assurance, l'entretien, l'essence, le stationnement/garage, ils consacraient 3425 euros pour 6500 km par an, soit 0,53 euros du km. Bref, le coût de possession d'un véhicule par rapport à l'usage fait n'est pas le meilleur rapport qualité/prix qui puisse exister. Alors ils ont pris une grande décision : revendre leur voiture et utiliser les services d'autopartage de Citiz, tout en se réservant la possibilité de revenir sur leur décision et de racheter un véhicule si c'était trop compliqué.

Sans se priver, avec le même usage qu'auparavant, leur budget « voiture » est passé à 2596 euros pour 6700 km par an, soit 0,38 euros du km. Soit une économie de 829 euros, qu'ils ont pu consacrer à leurs vacances et pour acheter de beaux vélos. Et plus question de racheter une voiture !

Ma/mes chère(s) auto(s)

Posséder une voire plusieurs voitures revient cher. Parfois très cher dès qu'il faut passer par la case garagiste.

Quand on sait qu'elle reste inutilisée pendant 95% du temps en attendant sagement son propriétaire, ça laisse songeur.

Heureusement il existe plusieurs dispositifs pour optimiser son usage.

Avec le dispositif « Je plaque ma caisse⁽¹⁾ » (voir l'exemple ci-avant), vous aurez accès à tout un panel de solutions de mobilité ... y compris la voiture !

Avec « Ma chère auto⁽²⁾ » vous pouvez louer, troquer ou donner votre auto (voir ADTC Infos n°151, page 8).

Et grâce au service d'autopartage de Citiz, vous pouvez utiliser une ou plusieurs des 115 voitures simultanément. Idéal pour les familles lorsque plusieurs projets se télescopent !

Et plus besoin de se préoccuper de l'entretien ou de l'assurance : tous les avantages de la voiture, sans les inconvénients.

Enfin, la dernière nouveauté dévoilée en Juin 2018 complète l'offre : la Yea⁽³⁾ en libre-service intégral. Plus besoin de prendre ou de ramener le véhicule à son emplacement d'origine : vous prenez et laissez où vous voulez l'une de ces 20 voitures rouge et noir, sans réservation, à Grenoble et La Tronche.

Tous concernés ?

En conclusion, ces dispositifs sont surtout destinés à des urbains habitants au centre-ville ou en proche banlieue, n'ayant pas besoin d'une voiture pour les trajets quotidiens domicile-travail.

Cela représente une part non négligeable de la population.

Si seulement 10% de ceux-ci franchissaient le cap, il n'y aurait plus de problème de stationnement !

Il reste de nouveaux publics à conquérir. Par exemple, les retraités qui n'utilisent leurs véhicules que 2-3 fois par semaine pour faire des courses et aller chez le médecin. Ils sont culturellement très attachés à leur voiture, symbole de réussite et de récompense méritée d'un long labeur. Et pourtant, leur pouvoir d'achat pourrait être significativement augmenté s'ils regardaient objectivement son usage comparé à leurs besoins réels.

Dans les zones d'activités, les PME peuvent mutualiser leur flotte de véhicules professionnels.

Avec la première station inaugurée à Montbonnot, l'autopartage se décline aussi en périphérie.

Bref, il existe sûrement plusieurs « niches » pour réduire le parc automobile, tout assurant une mobilité optimale à tous.

Alors, avec tous ces dispositifs cités, amis automobilistes, vous pouvez gagner en pouvoir d'achat sans sacrifier votre liberté !

Nathalie Teppe ●

(1) <http://www.jeplaquemacaisse.com/>

(2) <https://alpes-loire.citiz.coop/ma-chere-auto>

(3) <https://alpes-loire.citiz.coop/yeagrenoble>



Baromètre des villes cyclables : les résultats détaillés à Grenoble

À l'automne 2017, la **FUB, Fédération des Usagers de la Bicyclette**, a lancé la première édition du **baromètre des villes cyclables**. Cette enquête consistait à interroger les cyclistes sur leur ressenti dans leurs usages du vélo. Avec 113 000 réponses reçues, c'est la plus grande enquête jamais réalisée auprès des cyclistes en France.

BAROMÈTRE
DES VILLES
CYCLABLES



www.parlons-velo.fr

Les communes ayant obtenu au moins 50 réponses ont été retenues pour l'enquête, soit 316 communes. Cela concerne notamment Echirolles, Fontaine, Grenoble, Meylan, Saint Egrève, Saint Martin d'Hères et Voiron. L'enquête classait les villes en 5 catégories, suivant la population (moins de 20 000 habitants, de 20 000 à 50 000, de 50 000 à 100 000, de 100 000 à 200 000, plus de 200 000). Un palmarès indique les trois premières communes de chaque catégorie. L'enquête comportait 26 questions classées en 5 thèmes. Chaque question donnait lieu à une note de 1 (défavorable) à 6 (favorable). La moyenne de ces notes fournissait une appréciation : A Très favorable, B Favorable, C Plutôt favorable, D Moyennement favorable, E Plutôt défavorable, F Défavorable, G Très défavorable.

Les résultats pour Grenoble et environs

Le baromètre classe Grenoble à la première place dans la catégorie des villes de 100 000 à 200 000 habitants, avec une moyenne de 3,91, loin devant la deuxième, Dijon qui obtient 3,39. Dans les villes de 20 000 à 50 000 habitants, Saint Egrève obtient 3,61, Echirolles 3,34, Saint Martin d'Hères 3,33, Fontaine 3,12, Voiron 2,43. La commune de Meylan, qui fait partie des villes de moins de 20 000 habitants, obtient 3,54. Pour toutes ces communes, la disparité des réponses est faible.

BAROMÈTRE
DES VILLES
CYCLABLES



www.parlons-velo.fr

Catégorie : 100. à 200 000 hab
Moyenne de la catégorie : 2,87

Grenoble (38)

Note : 3,91 /6

Classement : 1^{er} de la catégorie
Climat vélo : B favorable

Réponses valides : 3.098
Réponses pour 1000 habitants : 19,3
Disparité des réponses : faible

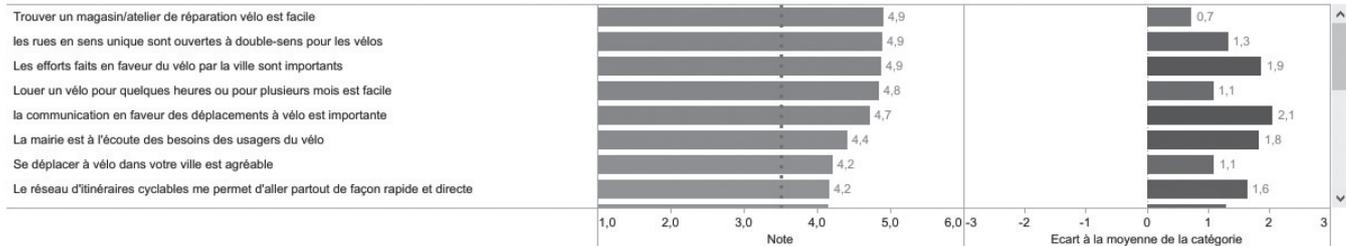
Dossier

À titre de comparaison, Strasbourg est la première commune toutes catégories confondues, avec la note de 4,10. Dans la catégorie des villes de 50 000 à 100 000 habitants, Chambéry arrive deuxième (3,73), derrière La Rochelle (3,81). Parmi les villes de 20 000 à 50 000 habitants, la gagnante est Illkirch-Graffenstaden (3,88), dans la banlieue de Strasbourg. Dans la catégorie des villes de moins de 20 000 habitants, la gagnante est Sceaux (3,95), au Sud de Paris.

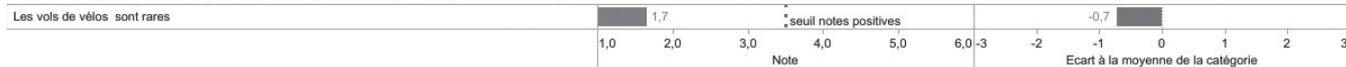
Les points forts et les points faibles

Les points forts de Grenoble sont nombreux. L'affirmation « les efforts en faveur du vélo faits par la ville sont importants » est plébiscitée avec une note de 4,9. Le seul vrai point faible est le risque important de vol de vélo : l'affirmation « les vols de vélos sont rares » obtient la note de 1,7.

Points les plus forts (note positive et meilleure que la moyenne de la Catégorie)



Points les plus faibles (note négative et plus faible que la moyenne de la catégorie)



Les communes voisines (Saint Egrève, Fontaine, Meylan, Saint Martin d'Hères, Echirolles) obtiennent surtout des notes bonnes ou moyennes, même si quelques points faibles reviennent plusieurs fois : le vol de vélos, la sécurité aux intersections, l'absence de solution alternative sûre proposée en cas de travaux.

La ville de Voiron, elle, collectionne les mauvais points, les plus saillants étant l'absence d'itinéraires rapides et directs (note 1,7), de double sens cyclables généralisés (note 1,6), de panneaux d'indications de direction vélos (note 1,5) et de solution alternative sûre proposée en cas de travaux (note 1,5). Le handicap du relief n'explique pas tout.

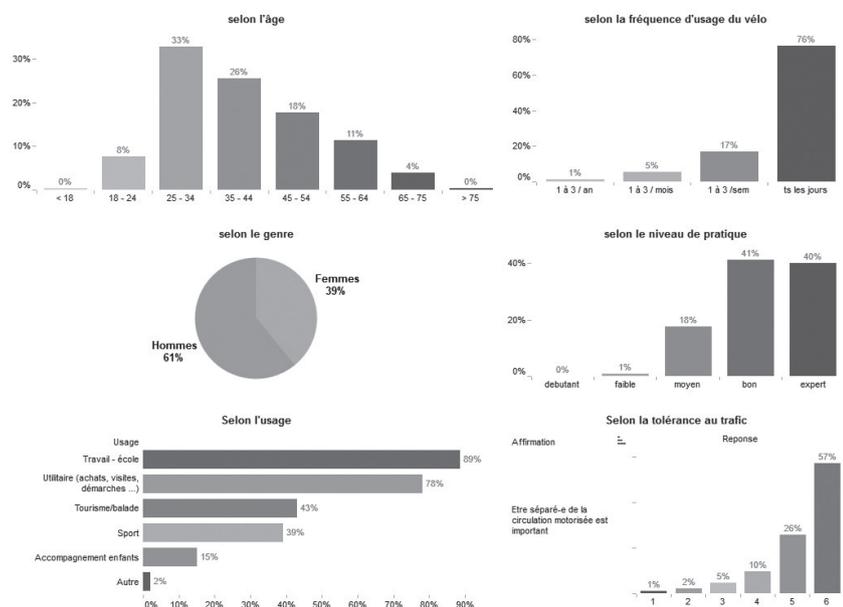
La participation

Avec plus de 19 réponses pour 1000 habitants, la participation a été particulièrement importante. Elle est plus faible dans les autres communes de la Métropole (de 2 à 8 réponses pour 1000 habitants).

Profil des répondants à Grenoble

- majoritairement 25-54 ans
- plutôt masculins (61% d'hommes)
- des cyclistes quotidiens : 76% se déplacent tous les jours à vélo
- des cyclistes qui supportent mal le trafic motorisé (92% préfèrent être séparés du trafic)

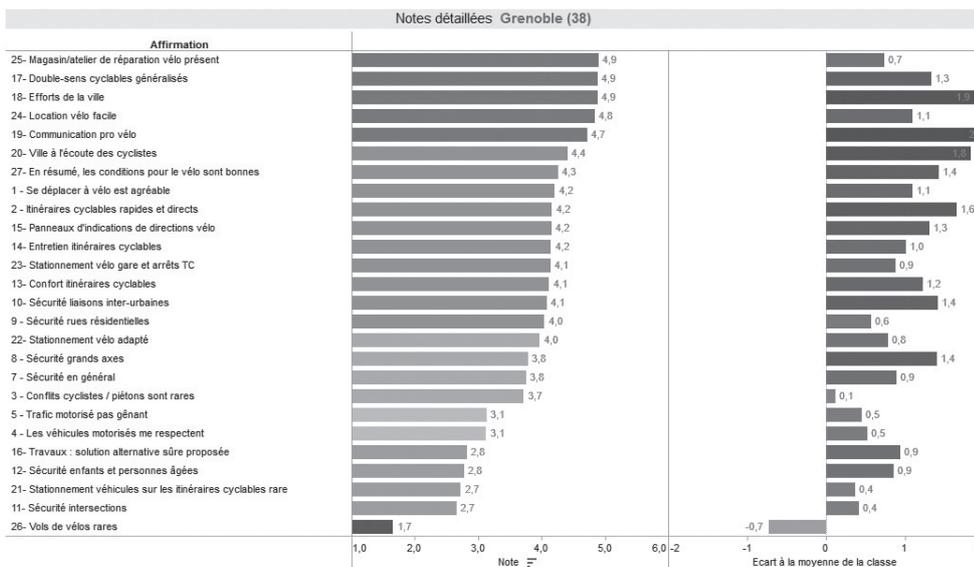
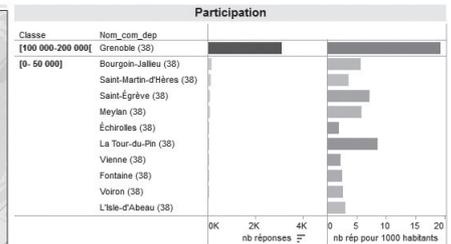
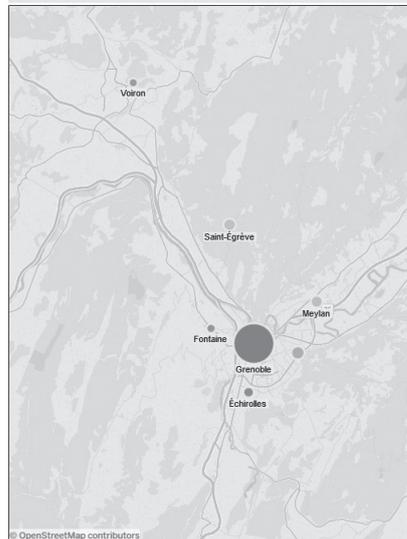
Structure des répondants





En détail

Les réponses dans les communes voisines sont assez proches, avec quelques nuances tout de même : parmi les répondants, la proportion d'hommes varie entre 56 % (Saint Martin d'Hères) et 76 % (Meylan) : la proportion de cyclistes quotidiens n'est que de 50 % à Voiron. La tranche d'âge 55-64 ans est beaucoup plus représentée à Saint Egrève (30 % des répondants) qu'à Grenoble (11 % des répondants).

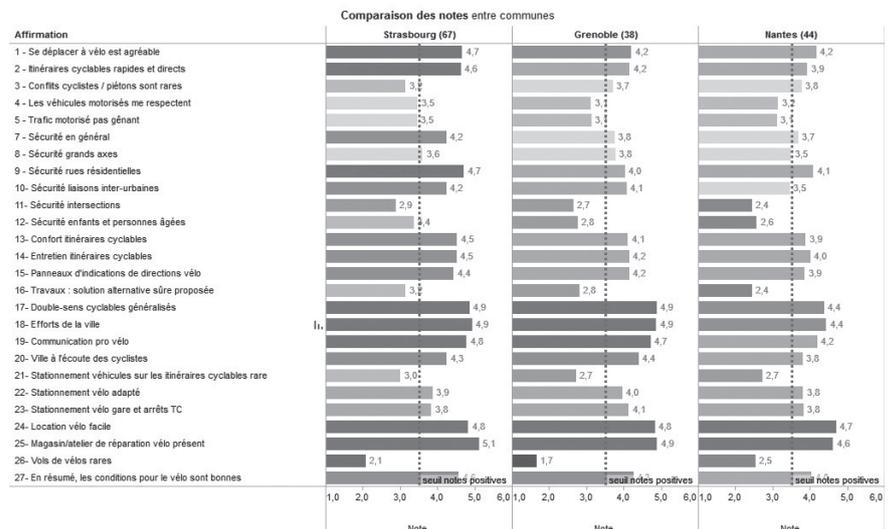


Les notes détaillées

On retrouve le point noir du vol de vélo (seul critère où la note de Grenoble est inférieure à la moyenne des villes de 100 à 200 000 habitants). Les autres points faibles de Grenoble sont la sécurité à vélo aux intersections pour les enfants et personnes âgées ainsi que le manque de respect de la part des automobilistes.

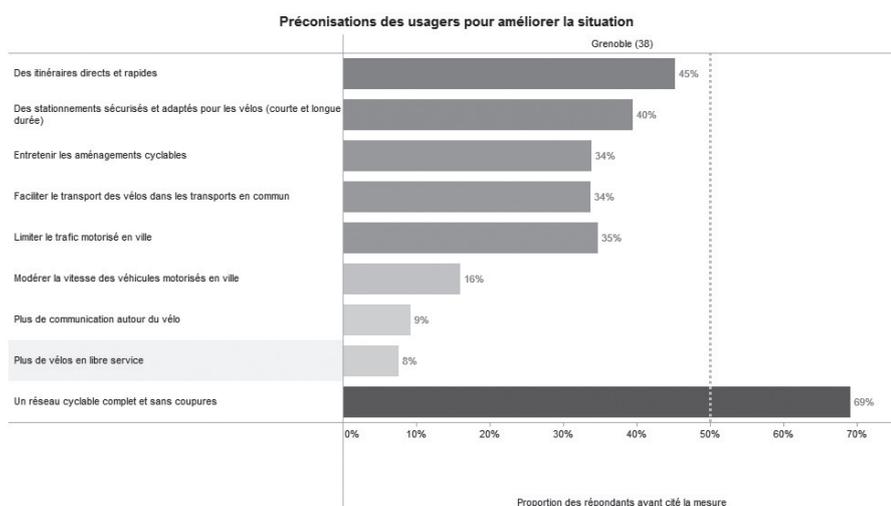
Comparaison avec les villes de Nantes et Strasbourg

C'est principalement sur le confort et la sécurité des déplacements à vélo que Strasbourg devance Grenoble.



Les préconisations

La principale préconisation des cyclistes est la réalisation d'un réseau cyclable complet et sans coupures. La réalisation d'itinéraires directs et rapides ainsi que de stationnements sécurisés font partie des demandes suivantes. L'entretien des aménagements cyclables vient bien après, avec 34 % des demandes.



Dans les communes aux alentours, la réalisation d'un réseau cyclable complet et sans coupure est aussi la principale demande (de 61 % des réponses à Meylan à 88 % à Voiron), sauf à Meylan, où c'est l'entretien des aménagements cyclables qui est d'abord mis en avant (66 % des réponses !).

La deuxième préconisation est en général la réalisation d'itinéraires directs et rapides (de 41 % à Saint Egrève à 59 % à Voiron) et la

troisième l'entretien des aménagements cyclables (de 41 % à 69%), sauf à Meylan.

Des points noirs ... bien connus

L'enquête comportait également des questions ouvertes sur les points noirs ainsi que les principaux lieux à problèmes. Sans surprise, les grands axes et intersections du centre-ville sont les plus fréquemment cités (cours Berriat, cours Gambetta, Grands Boulevards, Quais, Estacade et carrefour de Chavant à Grenoble, avenues Gabriel Péri et Ambroise Croizat à St Martin d'Hères, Combe de Gières, pont de Catane, etc). La Métropole porte aujourd'hui son effort sur la réalisation des axes Chronovélo, dont la mise en œuvre doit accélérer. Elle doit aussi prendre en compte le besoin d'amélioration ou de reprise de grands axes grenoblois déjà très fréquentés, en particulier le boulevard Gambetta et les Grands Boulevards.

Un réseau connecté et accessible à tous pour 2020 ?

Un réseau performant doit pouvoir accueillir les cyclistes de demain. Dimensionnement, continuité et connectivité sont primordiaux pour le rendre attractif. Les itinéraires doivent être lisibles et les intersections fluides et sécurisées. Le futur schéma directeur doit prendre en compte ces considérations.

L'ADTC et les plus de 200 cyclistes qui ont participé à la Chronoparade le 16 juin dernier demandent la mise en place rapide d'un plan d'actions pour améliorer la continuité au niveau des intersections majeures, ainsi que le respect des standards européens pour la largeur des axes Chronovélo, soit 4 mètres minimum. Se déplacer à vélo à Grenoble est nettement plus agréable que dans la majorité des villes de France, mais il reste beaucoup de travail pour tripler la pratique du vélo comme annoncé en début de mandat en 2014.



Coupe Icare : quoi de neuf en 2018 ?

La 45^e édition de la Coupe Icare se déroulera du 20 au 23 septembre 2018. Cette année encore, l'ADTC est partenaire de cette manifestation pour l'organisation des déplacements.



Affiche de la Coupe Icare

Ce sont près de 100 000 spectateurs qui sont présents pendant 4 jours. Les pratiquants du vol libre viennent du monde entier et restent 4 jours voire plus, tandis que de nombreux spectateurs de la région Auvergne-Rhône-Alpes viennent pour un jour ou deux. C'est pour ces spectateurs qu'un ensemble de solutions leur est proposée afin d'éviter l'usage de la voiture individuelle.

Cette année encore tous les trains Anancy - Valence devraient s'arrêter⁽¹⁾ en gare de Brignoud le samedi et le dimanche avec correspondance avec les bus « Icarebus » mis en œuvre par le Grésivaudan. Une ligne Icarebus entre Brignoud et La Terrasse via Lumbin et deux lignes pour monter à Saint-Hilaire au départ de Lumbin et des Parkings relais de La Terrasse.

Le Département maintient ses cars express « Icarexpress » au départ de la gare de Grenoble avec un arrêt vers le stade des Alpes (départs de la gare de Grenoble toutes les 10mn de 9h à 14h).

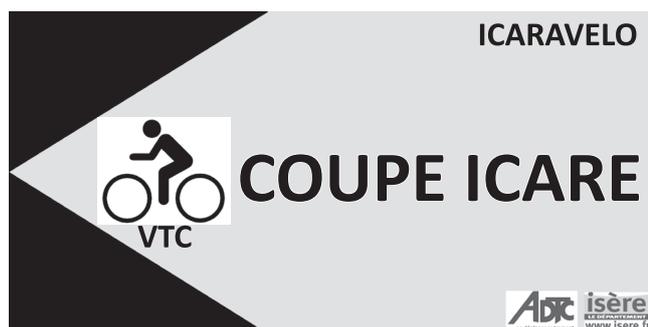
Un parking dédié au covoiturage est prévu à Lumbin. L'ADTC met en place sur le site web de la coupe Icare_ une page pour proposer ou rechercher un trajet en covoiturage. Des actions seront proposées pour inciter les grenoblois à monter en covoiturage pour le Festival du Film le vendredi et le samedi.

Enfin, l'ADTC organise le fléchage des itinéraires cyclables depuis l'agglomération grenobloise (Grenoble, Gières), Saint-Ismier, Brignoud, et La Terrasse. Cette année 900 places de stationnement vélos sont prévues !

Toutes les informations sur la manière de venir à la Coupe Icare seront disponibles sur le site de la Coupe Icare.

Antoine Jammes ●

(1) : fin juin, la Région n'avait toujours pas confirmé cet arrêt...



Signalisation directionnelle pour les cyclistes



Les comités de déplacements SMTC

Les comités de déplacement qui ont été réunis ce printemps ont permis de faire le point sur la fréquentation du réseau TAG et sur les perspectives.

Fréquentation du réseau

Le principal fait marquant est la diminution de 4 % de la fréquentation sur le réseau de tramway. Pour le SMTC, cette baisse pourrait provenir de la saturation des tramways sur les lignes A, B et C.

Les lignes Chrono (C2, C3, C4, C5) restent stables ou progressent légèrement (C1, C6). Les lignes Proximo perdent globalement 4 % de fréquentation. Sont notamment en cause la saturation sur les lignes 11 et 12, et la scission en deux des lignes 12 et 16 en raison des travaux rue Lesdiguières au printemps 2017.

Des perspectives positives

À la rentrée 2018, la ligne 11 (Comboire – Universités Biologie) va devenir Chrono C7 et circulera jusqu'à 1h du matin. Le SMTC prévoit 2M€ d'investissements pour gagner 4 à 5 minutes sur le temps de parcours, ce qui est une excellente chose.

La ligne C5 (Polygone Scientifique - Universités Biologie) va être renforcée aux heures de pointe : passage toutes les 7 minutes au lieu de 8.

La ligne 17 va être remplacée par deux lignes.

- Ligne 25 : Les Saillants du Gua – Vif - Varcès - Claix - Le Pont de Claix - Echirolles - Grenoble Colonel Dumont) avec priorité aux feux, mais hélas sans aller au centre de Grenoble ou à la gare les samedi/dimanche quand la ligne 26 ci-dessous ne circulera pas.
- Ligne 26 : elle circulera du lundi au vendredi entre le Grand Sud (Saint Georges de Commiers, Vif, Varcès ou les Saillants) et la gare de Grenoble en empruntant l'A51 et l'A480 jusqu'au pont de Catane puis les Grands Boulevards et le cours Jean Jaurès.

Les services partiels (Seyssinet Hôtel de Ville – Sassenage Château) de la ligne 20 vont être prolongés jusqu'aux Engenières.

Un accord a enfin été trouvé entre la Métropole et le Grésivaudan pour la ligne 23 (Vizille – Universités, qui a remplacé l'ancienne Flexo 69) : à partir du 1er septembre, tous les arrêts du bas de Saint Martin d'Uriage (dépendant de la Communauté de communes du Grésivaudan) seront desservis, avec tarification TAG. La montée en charge de la ligne (750 v/j au lieu de 400 v/j sur l'ancienne ligne 69) devrait donc se poursuivre.

De même la ligne G2 (Bernin – Le Versoud – Meylan, avec passages toutes les 30 à 60 minutes du lundi au samedi), gérée par le réseau TouGo du Grésivaudan sera prolongée aux Béalières, avec tarification TAG entre Domène et Meylan.

Une nouvelle ligne 51 va être mise en place de Veurey à la gare de Saint-Egrève par le pont-barrage (un arrêt sera créer).

La ligne 62 (Sarcenas – Grenoble), très utilisée le week-end (150 v/j) va bénéficier d'un cinquième aller-retour. Un aller-retour en semaine sera ajouté également : départ 8h40 Sarcenas et 19h20 Notre-Dame Musée, ce qui augmente l'amplitude. Les bus seront équipés d'un rack à vélos. Les bus scolaires allant au Lycée du Grésivaudan ne feront plus le détour par Notre-Dame Musée, mais emprunteront le chemin de Pajon, avec un bus de 30 places. Deux arrivées le matin au lycée, pour 8h et 9h.

La ligne 68 (Échirolles la Rampe – Bresson) va être prolongée au bourg d'Eybens et à la Grange du Château, et donnera correspondance avec les lignes C4, 65 et 67.

La ligne Transisère Express 3 (Vizille – Jarrie - Pont de Claix - Echirolles - gare de Grenoble) va être renforcée de 22 courses et cadencée à 10 minutes en pointe, 30 min le reste de la journée.

Une mauvaise année à passer

Le SMTC va acquérir 48 bus roulant au GNV pour les lignes C5, C6, C7 et 25.

Les travaux en centre-ville de Grenoble vont compliquer pendant une bonne année la circulation des bus. Il s'agit d'une part de travaux sur l'axe Maréchal Lyautey, Agutte-Sembar, Édouard Rey, et d'autre part de travaux d'agrandissement sous le pont Malakoff. Ces travaux entraînent des déviations pour les bus des lignes C1, C3, C4, 12, 13, 14, 15, Express 1 et 2, 6060, 6200.

L'ADTC demande que les lignes 14, 15, 25 (les samedi/dimanche) et 6020 desservent de nouveau l'hypercentre de Grenoble et/ou la gare à l'issue de ces travaux. La ligne 6020 doit desservir la gare de Grenoble. Il est d'autant plus absurde d'obliger les usagers des bus à se rabattre sur les tramways saturés.

Du côté des vélos

La réalisation du réseau ChronoVélo, très en retard (seuls 3,5 km sont réalisés sur les 40 km prévus pour 2020), va reprendre et la réalisation de 28 km supplémentaires est annoncée d'ici à fin 2019 (voir page 5).

Le service de location Métrovélo est victime de son succès, avec par moments des usagers qui ne peuvent plus louer. Aucune liste d'attente n'est prévue pour les usagers désireux de louer un vélo. Faute de salariés en nombre suffisant, les vélos non réparés s'accumulent. Métrovélo cherche à obtenir des locaux plus grands en gare de Grenoble pour le stockage des vélos.

Christophe Leuridan ●

Communication sur les bus de la ligne 11

Une offre de **mobilité**
— encore **plus**
PERFORMANTE

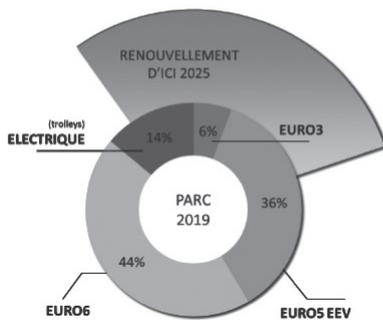
Votre ligne **11** **C7**
devient **CHRONO**

Des bus plus
souvent et plus
tard le soir !

Le trolleybus : le bus électrique du futur

Le 20 juin dernier, l'ADTC « Se déplacer autrement » a invité un Conseiller à la Métropole de Lyon délégué aux modes actifs, Administrateur du SYTRAL (Syndicat mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise) et la cheffe de projet Bus et Trolleybus au SYTRAL afin de nous présenter le réseau trolley de Lyon. Lyon est l'une des seules villes en France avec Saint Etienne et Limoges qui a maintenu son réseau trolley. Elle est considérée depuis toujours comme la « capitale du trolleybus français ». La première ligne de trolleybus date du **15 octobre 1935**.

Contrairement au SMTC de la Métropole grenobloise, le SYTRAL couvre l'ensemble du département du Rhône, la Métropole Lyonnaise, le réseau urbain de Villefranche sur Saône, 14 autres communes et gère la ligne du RhônExpress (liaison tram avec l'aéroport de Saint-Exupéry). À ce jour le SYTRAL dispose sur la Métropole Lyonnaise de 9 lignes de trolleybus (131 véhicules et 121 km de lignes)



Source : SYTRAL

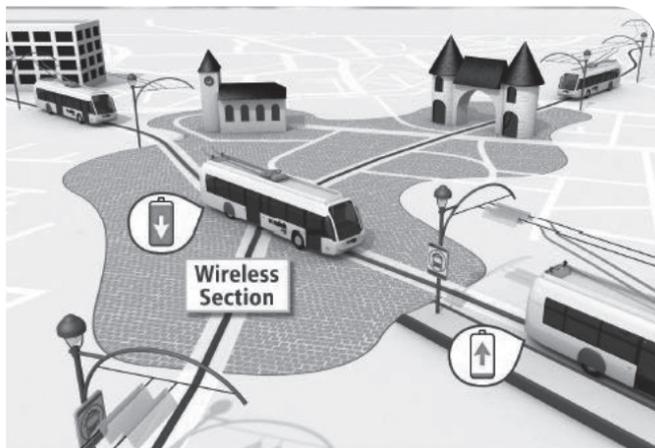
Le parc bus de surface du SYTRAL en 2018

Suite au lancement d'une étude de marché à l'échelle européenne par le SYTRAL pour décider si le trolleybus est une solution de transport pérenne, la réponse a été sans conteste « OUI » ! La solution trolleybus est la seule solution électrique **standardisée**, offrant une

autonomie de roulage compatible avec l'exploitation d'un réseau de transport en commun.

Exploitation de trolley nouvelle génération

- La technologie est connue, mature et standardisée.
- La nouvelle technologie IMC (In Motion Charging) permet au trolleybus de recharger des batteries sur les parties de la ligne sous Ligne Aérienne de Contact (LAC) et de parcourir les parties de ligne sans LAC (Wireless Sections). Sur une ligne, jusqu'à 40 % du trajet peut être réalisé sans LAC.



Source : SYTRAL

Le remisage couvert des bus est préférable.

La prise de charge au dépôt permet de maintenir les batteries en température.

La maintenance est effectuée par du personnel habilité aux tensions de 600 V.

La place du trolley parmi les autres technologies de bus électriques

	Trolleybus Nouvelle génération	Trolleybus Ancienne génération	Bus à batteries recharge au dépôt	Bus à batteries recharge par opportunité
Autonomie	+	+	Pas adapté pour faire plus de 200 km entre deux recharges	+
Performance	+	Moteur auxiliaire diesel peu performant et non zéro émission	Compromis nécessaire pour le confort climatique	+
Temps perdu	+	+	+	Nécessité de s'arrêter de 5 à 10 minutes à chaque terminus
Esthétique	+	Pas de solution pour les zones architecturales à protéger	+	+

Source : SYTRAL

Projets de nouvelles lignes de trolley

Une étude est en cours pour remplacer des bus thermiques par des trolleybus IMC sur 6 lignes du réseau Lyonnais. L'introduction de trolley IMC sur le réseau est prévue entre 2021 et 2025.

Et à Grenoble

L'exemple Lyonnais montre toute la pertinence du trolley pour les lignes importantes mais qui n'ont pas le potentiel d'une ligne de tramway.

L'ADTC demande que le réintroduction du trolleybus soit étudié par le SMTC. Trois lignes semblent particulièrement adaptées au trolley : les lignes C3/C4 (Eybens - Grenoble - Echirolles), C5 (Grenoble Europole - Grenoble Malherbe - Campus) et 12 (St Martin d'Hères - Grenoble - Grand Place - Eybens) sont les principales lignes de bus de l'agglomération par leur fréquentation de l'agglomération et suivent des itinéraires fréquentés depuis longtemps mais qui ne laissent pas la possibilité de devenir des lignes de tram. Pour l'ADTC, les lignes C1 (Grenoble - Meylan - Montbonnot) à court terme et 11 - future C7 (Campus - St Martin d'Hères - Poisat - Eybens - Echirolles) à moyen-long terme ont vocation à devenir des lignes de tram.

Peut-être demain...

grâce à la nouvelle génération de Trolleybus « 2.0 » ?

Bertrand Christian ●



Actualités des TER

La Région a réuni plusieurs associations d'usagers (avec liaison duplex vers Clermont Ferrand pour les associations auvergnates) le 21 juin à Lyon, en présence de SNCF Mobilités, pour faire le point sur plusieurs dossiers.

Les travaux en gare de Lyon Part-Dieu.

Ces travaux vont s'étaler sur 4 ans. 2019 sera concernée par la création de la nouvelle voie L (12^e voie de la gare) avec comme conséquence une réduction de la capacité de la gare de 18 % obligeant à diminuer le nombre de dessertes. En 2020 et 2021, de nouveaux accès seront créés au sud des quais pour les relier à un nouveau hall (accès Pompidou) ; pour ces travaux, chaque quai sera condamné côté Sud à tour de rôle, avec pose de heurtoirs limitant l'utilisation des deux voies correspondantes au côté Nord. L'année 2022 sera consacrée à des travaux de finition.

Les conséquences seront importantes pour de nombreuses lignes TER (et aussi les TGV) en 2019 avec des suppressions de trains ou des détournements vers Lyon-Perrache (ou St Exupéry pour les TGV). Ainsi la quasi-totalité des Lyon-Chambéry (sauf 4 trains en heure de pointe) seront détournés par Ambérieu. Concernant la ligne de Grenoble, un TER par heure sera maintenu entre Lyon Part-Dieu et Grenoble, mais 5 aller-retours seront détournés vers Lyon-Perrache avec un arrêt à Lyon Jean Macé, ce qui permettra de rejoindre le quartier de la Part Dieu par la ligne B de métro et 6 aller-retours seront supprimés. Au total sur les 45 trains desservant Lyon Part-Dieu, seuls 34 continueront à desservir cette gare. (Les trains périurbains Saint-André-le-Gaz – Lyon-Perrache ne sont pas impactés par ces travaux).

Les associations se sont inquiétées des risques de surcharge des trains aux heures de pointe entre Lyon et Bourgoin ou La Verpillière (avec le détournement des TER Lyon - Chambéry et la réduction de la fréquence des trains directs entre Grenoble et Lyon Part-Dieu). La SNCF a indiqué qu'elle travaillait à la mise en circulation de trains composés de 3 rames (9 voitures) ce qui serait, si cela se confirme, une bonne solution.

Les conséquences des travaux des années 2020-2021 ne sont encore connues.

Ces travaux ne sont pas destinés à accroître le nombre de trains mais visent à améliorer le fonctionnement de la gare et donc la régularité. Rappelons qu'une bonne partie des retards de la ligne Lyon - Grenoble provient du nœud Lyonnais.

La prochaine étape sera sans doute, mais dans un avenir lointain, la création d'une nouvelle gare (souterraine ou en surface coté Villeurbanne) et de nouvelles voies d'accès à la gare. Un débat public (phase de concertation avant tout projet d'envergure) devrait avoir lieu début 2019. L'ADTC y apportera sa contribution.

Le nouveau service 2019 des TER.

Excepté les réductions de services liées aux travaux de Lyon Part-Dieu, la Région a indiqué que c'était le *statu quo*. Cette annonce est bien décevante puisqu'aucune création de trains n'est prévue.

Les associations ont pourtant rappelé les nombreux besoins de TER en particulier pour combler les trous de desserte en pleine journée ou en soirée. Il est essentiel pour qu'un transport public soit attractif d'avoir une fréquence suffisante tout au long de la journée. En effet, les usagers effectuant un trajet domicile-travail matin et soir ne représentent qu'une part de la fréquentation des TER⁽¹⁾.

La grève à la SNCF.

Le directeur de SNCF Mobilité, Alain Thauvette, a fait le point sur cette grève qui touche particulièrement la région AURA avec un pourcentage de grévistes plus important que la moyenne nationale. Le nombre de grévistes tend à diminuer mais reste conséquent chez les conducteurs et les contrôleurs, et à la date de la réunion il ne pouvait donner de perspectives sur la fin de la grève. Mais la particularité de la région AURA, c'est le nombre important de grévistes parmi le personnel chargé de l'entretien des trains (en particulier à Chambéry et Clermont-Ferrand) ce qui désorganise complètement les cycles de maintenance et explique pourquoi, les jours sans grève annoncée, la circulation des trains a été réduite voire même supprimée pendant plusieurs jours sur les lignes Grenoble – Gap ou Clermont – Nîmes.

Quelques chiffres pour illustrer cette situation : les premiers jours de grève, seuls 62 trains avaient circulé (sans compter les cars de remplacement), à la date de la réunion, 358 trains circulaient les jours de grève. Et les jours sans grève annoncée,



la SNCF est passée de 500 trains à 927 trains en circulation, ce qui ne représente que 75 à 80 % du trafic d'un jour normal.

Ce manque de trains existait déjà avant la période des grèves, obligeant la SNCF à supprimer des trains ou les faire circuler en composition réduite. La FNAUT AURA avait d'ailleurs émis un communiqué de presse pour alerter sur cette situation, communiqué qui avait été bien repris par les médias.

Questionné par les associations, Alain Thauvette a répondu que la situation normale devait être rétablie pour septembre avec la réparation des derniers autorails accidentés à la suite de chocs contre des arbres l'hiver dernier. Mais pour les associations, la situation reste fragile et la question d'achats de nouveaux matériels devait être posée surtout avec le vieillissement des rames Corail ou des automotrices Z2. Le risque est grand de manquer de matériel l'hiver prochain.

La concertation avec les usagers

Depuis 2015, il n'y a plus de comités de lignes et de concertation avec les usagers ou les associations d'usagers. En décembre 2017, la Région avait demandé des propositions pour mettre (enfin !) des comités de mobilités (l'ADTC avait envoyé plusieurs propositions). Cette réunion avait pour but de présenter le nouveau dispositif qui devrait être mis en place d'ici la fin de l'année.

Autant dire qu'avec ce que nous a présenté la Région, le compte n'y est pas. Avant 2015, il y avait, chaque année, environ 200 réunions de concertation, publiques ou limitées aux associations, dont on comprenait bien qu'un travail de rationalisation était nécessaire. La Région propose maintenant 4 réunions de concertation pour l'ensemble de la Région, limitées aux associations d'usagers et donc non publiques (mais étendues aux autres modes de mobilités, cars interurbains ou vélo par exemple).

Les associations attendent de voir les modalités pratiques mais l'impression générale est la Région cherche à éviter la concertation et assure un « service minimum »

Pendant cette réunion de 3 heures avec une trentaine d'associations, le dialogue n'a pu être que limité. Contrairement à d'autres Régions, la Région AURA ne donne pas le sentiment d'être active sur les TER, qui constituent pourtant une part importante du budget régional. La pollution qui touche de nombreuses agglomérations nécessiterait la création de réseau de type RER comme à Grenoble. La Région devrait s'impliquer davantage aussi sur les « petites lignes », que ce soit en Auvergne ou plus près de nous sur la ligne Grenoble – Gap.

On attend de la Région des actions plus volontaristes sans lesquelles les propositions ambitieuses du projet de PDU grenoblois resteront de bonnes intentions.

François Lemaire ●

(1) Voir à ce sujet-là très intéressante étude de Keolis sur les transports urbains https://www.keolis.com/sites/default/files/atoms/files/keoscopie-2016_0.pdf

Réseau TouGo : des changements à la rentrée

Aux premières informations recueillies, deux lignes sont supprimées : La G20 entre Domène et Revel et la G52 entre Pontcharra et Challes-les-Eaux, Médipôle.

Les lignes Citadines sont également supprimées.

Les lignes G2 à G5 sont adaptées :

- La ligne G2 est prolongée à Meylan, les Béalières pour permettre la correspondance avec la ligne Chrono C1 du réseau TAG,
- La ligne G3 est prolongée à ses deux extrémités : Prolongement du Touvet à la gare de Goncelin ; Prolongement de Crolles au Lycée de Villard-Bonnot avec desserte de la gare de Brignoud. La ligne n'effectue plus le tiroir dans la Z.I. de Crolles-Bernin,
- La ligne G4 ne fait plus terminus à Bernin, les Cloyères, mais au Lycée de Villard-Bonnot, avec une desserte de la gare de Brignoud,
- Une navette est créée entre la gare de Brignoud et la Z.I. de Crolles-Bernin.
- La ligne G5 voit son parcours modifié dans Pontcharra (Mairie – Gare – Médiathèque).

Plus d'infos sur le site internet de TouGo (www.tougo.fr).

Alexis Grabit

Renouveau du trolleybus en Suisse

Les réseaux urbains helvétiques ont pris une position très sage. Dans l'attente d'y voir plus clair pour le remplacement des bus diesel, ils maintiennent et développent leur réseau de trolleybus, jugeant prématuré d'investir à grande échelle dans des bus hybrides ou électriques encore peu fiables (taux très élevé d'immobilisation) et très coûteux à l'entretien. C'est ainsi que le choix d'amortir de nouvelles séries de trolleybus a été fait d'autant plus que le trolleybus dispose d'une alimentation 100% électrique, avec des batteries suffisamment performantes tant en puissance qu'en autonomie (10 à 30 km selon le type de batterie choisie) rechargeable en ligne lorsque le véhicule circule sous ligne aérienne.

Après les 17 trolleybus articulés et les 7 trolleybus double articulés Swisstrolley en cours de livraison (de 2017 à 2019) à Berne (BernMobil) et les 10 trolleybus articulés en cours de livraison pour Bienne (Biel VBL), Lausanne (TL) a lancé un appel d'offre pour 12 (+ 15 en option) trolleybus articulés et 12 (+ 15 en option) megatrolleybus (articulés doubles à 3 caisses). Le nouveau trolleybus articulé n°156 de Zurich (VBZ), a déjà circulé pour certaines villes et va bientôt circuler en test pour d'autres, dont Lucerne (Luzern) Saint-Gall (St. Gallen), à Schaffhouse (Schaffhausen) et à Winterthur (Winterthur). Ils sont tous de type Swisstrolley 5 de Hess/Kiepe.

La ville de Zurich vient de remplacer tous les moteurs diesel d'autonomie de ses anciens trolleybus par les batteries équipant les nouveaux trolleybus, preuve que le système est fiable. Par contre, la compagnie du Vevey – Montreux – Chillon – Villeneuve (VMCV) reste fidèle à VanHool en commandant 16 trolleybus articulés (+ 5 en option) de type Exquicity (proches de ceux de Genève).

William LACHENAL

Communiqué FNAUT Auvergne-Rhône-Alpes sur la grève SNCF

La Fnaut Auvergne-Rhône-Alpes, après cette période de 3 mois de grèves si difficile pour les usagers, constate que :

- La situation n'est toujours pas revenue à la normale : des trains sont encore supprimés,
- Les mesures de dédommagement pour avril et mai sont complexes à obtenir et confidentielles,
- Aucune mesure complémentaire ni pour le mois de juin ni pour les lignes les plus touchées n'est annoncée.

En Auvergne-Rhône-Alpes, la SNCF affirme que « des retards de maintenance accumulés depuis 3 mois entraînant des indisponibilités de matériels, la circulation des trains sera partiellement adaptée. Chaque jour, à partir de 16h00, retrouvez les programmes de circulation... » En fait chaque jour 44 fiches horaires sont modifiées et nous ne pouvons savoir que la veille à 16h si nous aurons un train ou pas. C'est inadmissible. Nous demandons à la SNCF d'affiner les plans de transport au minimum 24h avant leur application comme la loi l'oblige.

Pour les abonnés, la SNCF a engagé sa mesure de dédommagement de 50% des abonnements transport annoncée pour la période de grève d'avril-mai. Pour les abonnés annuels le

dédommagement est automatisé ce dont nous la félicitons. Mais pour les abonnés mensuels, la démarche exclusivement par Internet, sur un temps limité d'un mois, écarte les abonnés non connectés. Entre le peu d'information constatée en gare, l'information cachée sur le site TER et une période réduite qui déborde sur les vacances scolaires, tout contribue à réduire le nombre de dédommagements. Nous demandons à la SNCF de prolonger la période au-delà du 15 juillet et de donner la possibilité de se faire rembourser au guichet.

De plus, rien n'a encore été annoncé pour le mois de juin ni pour les lignes les plus touchées, à l'inverse d'autres régions. Comme nous lui avons déjà demandé à deux reprises, la Région doit faire pression sur la SNCF pour que les abonnés soient correctement remboursés. Il serait incompréhensible que seule la Région touche des compensations pour les trains qui n'ont pas circulé.

Communiqué FNAUT Auvergne-Rhône-Alpes du 12 juillet 2018

Déplacements quotidiens : le vélo meilleur pour la santé

[...] Une grande étude datant de l'année dernière a suivi les déplacements au travail de plus de 250 000 Anglais pendant 5 ans. [...] Comparés à ceux qui vont au travail en voiture ou en transport en commun, les cyclistes (qui roulent 48 km par semaine en moyenne) ont un risque de mourir de problèmes cardiaques inférieur de 52 % et des chances de mourir de cancer inférieures de 40 %.

[...] Une autre surprise vient du fait que les utilisateurs de transport en commun, même ceux qui mélangent marche et transport, n'ont aucun bénéfice de santé par rapport aux automobilistes. Ceux qui mélangent vélo et transport ont moins de chances de mourir de cancer (36 %) mais pas de bénéfice sur les maladies cardiaques.

Enfin les personnes se rendant en travail en marchant ont un bénéfice cardiaque (36 % de mortalité en moins) mais pas d'incidence sur les cancers [...] Les marcheurs Anglais font peut être de trop courts trajets (10 km par semaine en moyenne) pour avoir tous les bénéfices de la marche.

<http://carfree.fr/index.php/2018/06/26/deplacements-quotidiens-le-velo-bien-meilleur-pour-la-sante/>

<https://theconversation.com/cycling-to-work-major-new-study-suggests-health-benefits-are-staggering-76292>

<https://www.bmj.com/content/357/bmj.j1456>

Le tourisme à bicyclette engendre une activité florissante

[...] En 2017, la fréquentation des principaux itinéraires cyclables de France a progressé de 8 % par rapport à 2016, selon les chiffres publiés le 3 juillet par Vélo et territoires, une association d'élus qui rassemble 80 collectivités locales engagées dans la promotion de la bicyclette. [...] Le long des itinéraires, des commerces ouvrent, des loueurs de vélos s'installent, des hôteliers s'adaptent à cette nouvelle clientèle. Sur la ViaRhôna, un itinéraire qui court le long du Rhône entre le lac Léman et la Méditerranée, 65 000 nuitées liées au cyclotourisme ont été enregistrées en 2017, estime le cabinet de conseil Inddigo, qui a publié en mars une étude consacrée à cette voie. [...]

Chaque voyageur qui découvre la Loire à vélo, le plus fréquenté des itinéraires de France, avec presque un million de visiteurs par an, consomme en moyenne pour 80 euros par jour. C'est nettement plus que [...] la moyenne des touristes, tous modes de transport confondus : 40 euros dans le Territoire

de Belfort, 46 euros dans l'Hérault, 65 euros sur la Côte d'Azur. [...] La dépense supplémentaire peut s'expliquer de plusieurs manières. Le cyclotourisme séduit davantage les retraités, les cadres supérieurs, les habitants des grandes villes. Mais, surtout, [...] le transport demeure le principal poste de dépense des [autres] vacanciers. Les spécialistes ont calculé jusqu'aux retombées économiques de la manne touristique. Chaque kilomètre aménagé rapporterait ainsi entre 17 000 euros (en Bretagne) et 30 200 euros par an (le long de la Loire) au territoire. [...] « L'accueil que nous réservent les élus est infiniment plus enthousiaste qu'il y a quinze ans », note Camille Thomé, directrice de Vélo et territoires. [...]

« Il existe de nombreuses manières de faire du tourisme à vélo », prévient Nicolas Mercat, consultant pour le cabinet Inddigo. « Les itinérants se déplacent avec leur bicyclette, en changeant d'hébergement tous les soirs. Certains découvrent la région en rayonnant à partir de leur lieu de séjour. D'autres font du vélo leur principal moyen de déplacement, une fois sur place. Cela concerne de plus en plus de monde dans les stations du littoral aquitain, très encombrées l'été », précise le spécialiste. [...] Ce tourisme ne se développe pas seulement les mois d'été, mais aussi [...] de Pâques à juin, puis de septembre à la Toussaint. Enfin, il s'agit d'un tourisme de proximité. [...]

[...] Les acteurs locaux émettent encore des réserves. Les hôteliers n'apprécient pas toujours l'hébergement à la nuitée [...]. Les élus hésitent à aménager une véloroute, surtout s'il faut pour cela supprimer l'accès aux véhicules motorisés. Les berges des rivières et canaux dépendent de divers acteurs, [...], et tous ne se montrent pas coopératifs. Pour convaincre tout ce monde, M. Mercat propose « des perspectives prévisionnelles, basées sur le bassin de chalandise, la qualité paysagère, ainsi que le type d'itinéraire envisagé, voie séparée ou route départementale à faible trafic, par exemple ». Au-delà du raisonnement économique, les élus se révèlent sensibles à un ultime argument : une fois mis en place, les itinéraires consacrés au cyclotourisme serviront tous les jours aux habitants de la région.

Olivier Razemon ●

Le Monde Économie, 06 juillet 2018



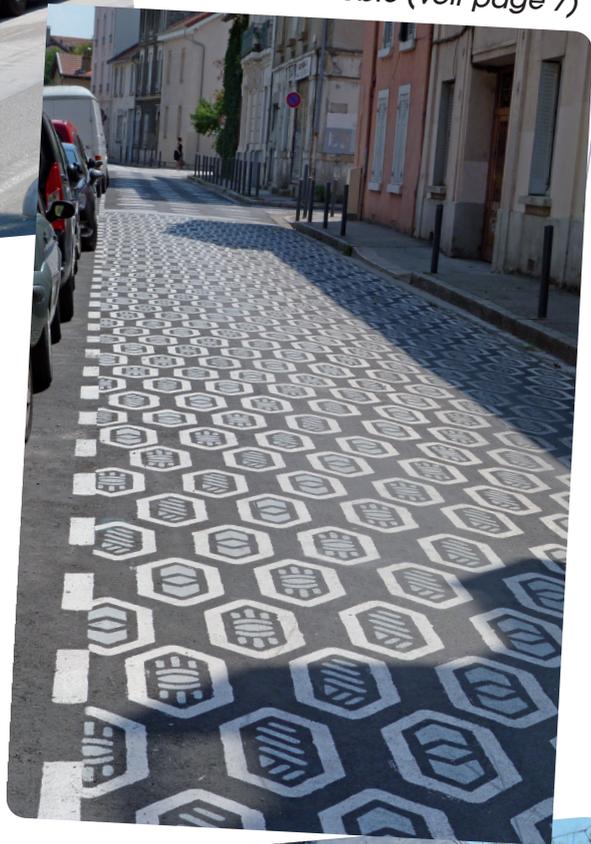
Nouveaux Bus GNV pour les lignes Chrono C5, C6 et C7 (voir page 14)

Commission Transports en commun
10 septembre et 8 octobre.

Commission Vélo Piétons
17 septembre et 15 octobre.

MNEI 18h30

Marquage sur chaussée dans une zone de rencontre, rue du Drac à Grenoble (voir page 7)



Vendredi 21 septembre - 19h
Maison des Associations à Grenoble

Table ronde sur le vélo suite au baromètre des villes cyclables.

L'ADTC, Se déplacer autrement est membre de :

FNAUT, Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports
==> www.fnauf.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



ChronoParade du samedi 16 juin 2018
(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://twitter.com/ADTCgrenoble)