

ADRC *infos*

Se déplacer autrement



Le trolleybus, un véhicule d'avenir... et d'actualité

dossier central : pages 9 à 12

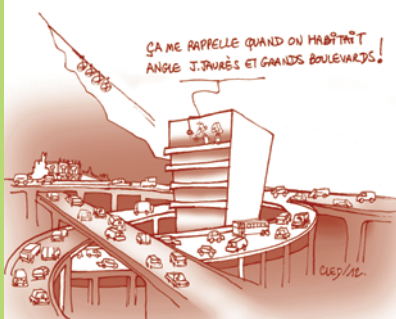
N°120 - Juin 2009 - 3,00 Euros

Vélo-parcs dans les gares Rhône-Alpes : un bon début



Rocade nord : toujours plus fort !

page 3



Nouveaux trolleys en France : 83 km de plus !

page 19



EDITORIAL : Pas assez de transports en commun ? Construisons des tuyaux à voitures !

Dans la revue spécialisée *Infrastructures et mobilité* (N°87 du 1/4/2009), Marc Baïetto, vice-président en charge des transports au Conseil général de l'Isère, et Jean Sivardière, président de la FNAUT, exposent leurs arguments pour ou contre le projet de Rocade Nord. Rien de vraiment nouveau pour nous Grenoblois, sauf cet argument développé par M.Baïetto qui devrait interpeller nos lecteurs : la fréquentation des transports en commun (TC) est en croissance rapide, donc craignant de ne pas pouvoir satisfaire la demande, on doit injecter des moyens dans un investissement routier.

Si le risque de saturation de lignes actuelles est bien réel, et le souci de maîtriser les dépenses d'exploitation des TC parfaitement légitime, comment pouvons-nous accepter que la conclusion soit « investissons donc dans la Rocade Nord » ?

Les élus favorables à la Rocade Nord nous disent qu'elle ne pénalisera pas le développement des modes alternatifs, alors que déjà aujourd'hui, les collectivités locales peinent à faire face à leurs dépenses habituelles : leurs recettes sont en baisse et leurs charges en hausse. De multiples associations —dont l'ADTC—, y compris parmi celles œuvrant dans le cadre de programmes dits prioritaires comme l'éducation à l'environnement et le « développement durable », voient leurs subventions réduites ou supprimées.

Le discours habituel de ces élus est d'opposer les dépenses de fonctionnement à l'investissement. Mais cette séparation est artificielle : si les collectivités locales s'endettent pour la Rocade Nord, une fois l'emprunt contracté, il faudra bien rembourser l'investissement. Et chaque mois, les mensualités ponctionneront le

budget auparavant attribué à d'autres infrastructures — dont celles de transports en commun — ou à d'autres dépenses de fonctionnement. D'ailleurs, c'est déjà le cas : des municipalités nous disent que c'est la réduction des aides du Conseil général aux communes qui les oblige à faire des coupes claires dans les subventions aux associations. Et pourquoi cette réduction ? Parce que le Conseil général veut maximiser sa capacité d'emprunt pour la Rocade Nord ! CQFD...

Lors des récentes élections européennes, les Français ont exprimé leur prise de conscience croissante des enjeux environnementaux. Et il n'y a pas que dans l'isolier que le comportement évolue : la nouvelle autoroute Annecy nord – Genève (dite Liane, liaison Annecy nord Express) a une fréquentation très inférieure au trafic prévu (moins de 14000 au lieu de 25000 véhicules/jour) et nécessaire pour équilibrer les comptes du concessionnaire privé, et ce, malgré la fermeture pour travaux du pont de la Caille sur la RD parallèle, et malgré une desserte TER Annecy-Genève peu attractive. Le Conseil général de Haute-Savoie participe au financement du péage pendant les travaux du pont de la Caille : et après ? Après la rocade TEO et son péage renfloué par le Grand Lyon, après l'autoroute Liane renflouée par les contribuables haut-savoyards, la rocade Nord sera-t-elle le gouffre financier suivant, en investissement... et en fonctionnement ?

Il est encore temps pour nos élus de se ressaisir, et de s'emparer du « Grenelle de l'environnement » au lieu de se contenter de l'invoquer. Avant qu'il ne soit trop tard...

Monique GIROUD

Sommaire du numéro 120

Page 2	Editorial – Pas assez de TC ? Construisons des tuyaux à voitures !
Page 3	Projet de Rocade nord : de plus en plus fou...
Page 4	Qualité des aménagements cyclables
Page 5	11ème journée d'étude de la FUBicy : le vélo au service de la ville
Page 6	Vélos en libre service : complément utile, pas seulement effet de mode
Page 7	Fête du vélo : sixièmes challenges « à vélo » et premières « Cyclofolies »
Page 8	L'aire piétonne
Pages 9-12	Le trolleybus, un véhicule d'avenir... et d'actualité !
Page 13	- Des liaisons peu connues depuis Grenoble - Les nouvelles gares dans l'agglomération
Page 14	Nouveaux matériels ferroviaires
Page 15	Trains : toujours plus de passagers dans les TER !
Page 16	Nouveaux vélo-parcs dans les gares de la région Rhône-Alpes
Page 17	La SEMITAG, nous connaissons tous, mais plus précisément, c'est quoi ?
Page 18	Les trolleybus de Lyon, un important maillon des T.C.
Page 19	Nouveaux trolleybus en France : 83 km de plus entre 2010 et 2013 !
Page 20	Revue de presse

Soutien au fonctionnement de l'ADTC en 2008

Suite à la question d'un adhérent lors de notre Assemblée Générale, voici la liste des communes qui ont versé une subvention de fonctionnement à l'ADTC au cours de l'exercice précédent :

- Champ près Froges : 92 €
- Crolles : 200 €
- Echirolles : 200 €
- Eybens : 120 €
- Gières : 200 €
- Grenoble : 600 €
- Le Gua : 105 €
- Meylan : 100 €
- Montbonnot : 400 €
- Poisat : 150 €
- Pont de Claix : 155 €
- St Egrève : 160 €
- La Tronche : 200 €
- Vif : 200 €
- Voiron : 155 €
- Voreppe : 400 €

Le Conseil général de l'Isère a contribué à hauteur de 1000 €.

Projet de rocade Nord : de plus en plus fou...

ZOOM

Le Conseil général poursuit sa marche forcée, mais le moins qu'on puisse dire, c'est que le projet ne gagne pas en crédibilité. S'il n'était pas ruineux, on en rirait...

Le projet Vasconi vous a PLU ?

L'architecte propose d'urbaniser la liaison entre le secteur Europôle et le nord de la Presqu'île, et d'y favoriser les modes doux (cf récente enquête publique sur la révision du PLU de la Presqu'île).

Pourtant, la création d'un nouvel échangeur sur la presqu'île ne favoriserait pas la circulation des modes doux. Et la suggestion de construire des immeubles jusque dans les boucles de l'échangeur, inscrite par le Conseil général dans son bilan de la concertation préalable, va à l'encontre du slogan « éloigner les nuisances des habitations » !

La Rcade Nord passera-t-elle au centre-ville ?

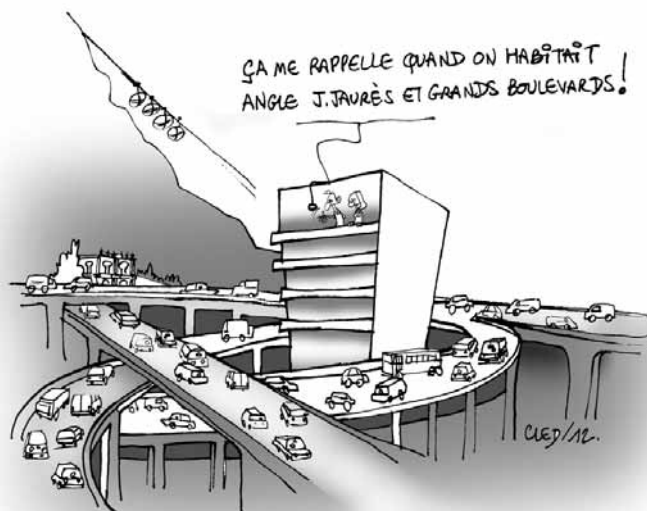
L'endroit où le Conseil général prévoit de faire déboucher le tunnel côté Est est situé quasiment au cœur de la cité antique — Cularo, puis Gratianopolis. La mise à jour de vestiges romains lors de sondages techniques oblige à mener des fouilles archéologiques dans ce secteur.

Ces fouilles dureraient certainement plus de 6 mois, retardant d'au moins autant le chantier proprement dit.

Etudes de trafic ou études trafiquées ?

Le 7 janvier, lors d'un rendez-vous avec le chef de projet Rcade Nord au Conseil général, il fut convenu que l'ADTC participerait aux travaux de l'« Atelier Déplacements », pour évaluer objectivement un scénario alternatif sans rocade. L'ADTC a reçu une confirmation écrite de cet accord de principe. Mais le 6 mai, nous apprenions par des voies détournées que cet atelier était clos depuis le 28 avril, sans que nous ayons reçu ni contre-ordre ni convocation entre le 7 janvier et le 28 avril.

Notre simple présence dans les groupes de travail planchant sur les études de trafic dérangerait-elle à ce point ? C'est vrai qu'on se souvient de la façon dont le Conseil Général avait manipulé l'étude de trafic AURG pour rendre la Rcade séduisante juste avant la « consultation » de l'été 2007...



Le 14 mai, le même chef de projet nous a dit publiquement que le rendu de cet atelier était en ligne sur rocade-nord.fr. Nous avons vérifié : le 17 juin 2009, le compte-rendu disponible le plus récent est celui de la réunion du 18 novembre 2008.

Qui veut perdre des millions ?

Le 14 mai, nous étions convoqués par le Conseil général à une réunion de la Commission consultative des services publics locaux. Ordre du jour : adoption du principe d'une délégation de service public pour la construction et l'exploitation de la Rcade Nord (péage en concession d'une durée maximale de 45 ans).

L'ADTC a demandé des précisions sur la gestion du risque financier, compte tenu des difficultés prévisibles pour le chantier dans le secteur du pont des Hôpitaux, et de précédents fâcheux (Toulon, Lyon,...). Le président du Conseil général, déjà interpellé sur cette question en 2008 par l'association OFiPoPu, avait répondu à la CADA qu'il n'existait aucune étude nouvelle depuis 2006 pour évaluer le coût du projet de Rcade Nord. Le chef de projet ne cesse d'affirmer qu'il y en a, mais elles ne sont pas rendues publiques. Pourquoi cacher — s'ils existent... — des documents qui pourraient montrer aux contribuables Isérois que le coût serait plus bas que celui de l'ancien projet DDE ?

Monique GIROUD

Hélice de Meylan

Le Tribunal Administratif vient d'annuler l'arrêté préfectoral de déclaration d'utilité publique concernant le projet "hélice de Meylan" consistant à aménager une nouvelle sortie de la rocade sud vers la zone Inovalée. L'ADTC avait attaqué avec d'autres associations ce projet, et avait soutenu un projet beaucoup plus simple que le projet de la DRE.

Si le recours déposé par l'ADTC a été débouté pour vice de forme, d'autres recours ont abouti avec un jugement du Tribunal Administratif portant sur le fond du dossier...

Le juge a estimé que les prévisions de trafic "justifiant" cet ouvrage étaient basées sur des données trop anciennes, qui ne prennent pas en compte la récente tendance à la baisse du trafic voitures.

Antoine JAMMES

Schéma Directeur cyclable d'agglomération

La crise n'épargne pas les entreprises locales et pour tenter d'en amoindrir les effets, les élus de la Métro ont débloqué 1,5 million d'euros. Cette somme porte à 3,5 millions d'euros le montant des travaux à réaliser en 2009 pour le schéma directeur cyclable.

Nous avons été conviés à prendre connaissance des chantiers qui seront réalisés dans ce cadre. En voici un rapide aperçu.

Projets à Grenoble

A Grenoble, une attention particulière va être portée à la liaison Ouest-Est passant par le cours Berriat. Si rien n'est envisagé dans le tronçon emprunté par le tram, à partir du pont SNCF, des améliorations sont prévues sur le cours. Le traitement de la traversée devant K'store, la possibilité d'emprunter le passage sous l'estacade en double-sens vont faciliter l'usage cycliste de cet axe important. La plus grande innovation va concerner le cours Lafontaine et le square docteur Martin, où des bandes et des double-sens cyclables vont être implantés grâce à la suppression d'une voie de circulation automobile.

L'intersection du cours Lafontaine avec le cours Gambetta va faire l'objet d'une refonte importante. Une placette accueillante pour les piétons et des trottoirs élargis dans l'axe de la rue Béranger rendront un aspect plus urbain à ce carrefour.

Toujours à Grenoble, la liaison entre la piste bi-directionnelle longeant le boulevard Clémenceau et la piste sur berge va être améliorée par le prolongement de la piste bi-directionnelle jusqu'à l'avenue de Valmy.

Projets à Eybens et Fontaine

A Eybens, des aménagements cyclables sont prévus sur l'avenue Jean Jaurès tandis qu'à Fontaine c'est sur la rue des Alpes que devraient être prolongés les aménagements cyclables.

En résumé, bien que ces aménagements soient de longueur limitée, ils apportent des améliorations de sécurité demandées depuis longtemps par l'ADTC.

Philippe ZANOLLA

Qualité des aménagements cyclables

Lorsqu'un journaliste vous interviewe, la première question est « combien de kms de pistes cyclables à Grenoble ? »

Faire des kilomètres de nouveaux aménagements c'est bien, mais il faut aussi s'occuper de la qualité des aménagements existants.

Les cyclistes se plaignent souvent de la médiocrité des aménagements existants et aussi de la manière dont ils sont « mal-traités » pendant certains chantiers.

Quelques exemples de ce que les cyclistes grenoblois vivent au quotidien.

Mauvais entretien

Les aménagements s'abîment avec le temps et l'état de nombreuses pistes est vraiment mauvais. Le revêtement se dégrade avec l'apparition de trous ou de bourrelets créés par des racines d'arbres. Ces creux et bosses de plusieurs centimètres de haut transforment certaines pistes cyclables en piste de VTT ! Nous l'avons signalé à maintes reprises aux communes concernées, qui sont responsables de leur entretien. Mais il faut des mois, voire des années, pour que des travaux même provisoires soient entrepris.



Ces communes attendent souvent de la Métro qu'elle finance la réfection de cette partie de la voirie, tout en refusant de transférer la compétence de leur voirie à l'agglomération !

Pendant les chantiers

Pendant le chantier de la ligne C, nous avons alerté le SMTC sur le fait que la circulation des cyclistes et des piétons était trop négligée par les responsables du chantier. Mais c'est au quotidien que les chantiers continuent de gêner la circulation des cyclistes :

- les constructions d'immeubles condamnent beaucoup de pistes et bandes en empiétant dessus ou en les rendant inutilisables par une couche de gravillons jamais enlevée en fin de chantier. Dans la plupart des cas, la pose de panneaux « cyclistes sur chaussée » est oubliée.

- les bandes cyclables servent de « bon » endroit pour poser des panneaux de chantier qui concernent la chaussée centrale !

- lorsqu'une bande à contre-sens est condamnée, le cycliste est amené à emprunter à contre-sens la chaussée centrale, alors que dans bien des cas, la suppression de quelques places de stationnement aurait permis de maintenir la bande cyclable !



Photo : Monique GIROUD

- quand un aménagement cyclable est coupé pour des travaux, les cyclistes doivent souvent se dém... pour trouver la déviation !

Nous espérons que le chantier de réfection de la passerelle du Rondeau qui nécessitera des déviations de pistes cyclables donnera un meilleur exemple de déviation cycliste !

La piste cyclable... dernière servie

Les exemples abondent de chantiers de voirie officiellement terminés, sauf pour les cyclistes qui doivent attendre. Après 3 mois de chantier pour le carrefour des Pompes Funèbres à La Tronche sur la RD1090, il a fallu 24 mois pour remettre en service la bande cyclable ! La piste cyclable longeant la RD11m, voirie desservant Inovalée inaugurée en 2008, ne viendra qu'en 2009 et sans l'éclairage qui serait pourtant si utile ! Et pour le chantier devant la gare basse du téléphérique à Grenoble, que de retard pour refaire la bande cyclable à contre-sens et poser le séparateur entre cette bande et la chaussée au niveau d'un ralentisseur...

Conclusion

Les élus interpellent fréquemment les cyclistes qui ne respectent pas assez le code de la route. N'en sont-ils pas en partie responsables en obligeant au quotidien les cyclistes à se « débrouiller » faute d'être pris en compte au cours de ces chantiers ?

Nous appelons les services des communes, des agglomérations et du Conseil général à mettre en place une véritable « politique qualité » qui améliorerait significativement les conditions de déplacement des cyclistes.

Antoine JAMMES

11ème journée d'étude de la FUBicy Le vélo au service de la ville

VÉLOS

La 11ème journée d'étude de la FUBicy s'est tenue à Lille, le 24 avril, en préambule de l'assemblée générale. Elle a été organisée en collaboration avec les associations locales, ADAV (Association Droit au vélo) et Ch'ti Vélo. Le thème, « le vélo au service de la ville », a rassemblé 250 personnes, dont une moitié d'élus, de techniciens et d'experts.

Après une table ronde introductive sur les relations entre les usagers et les collectivités dans la politique cyclable, 3 ateliers ont permis d'aborder les sujets suivants :

- partenariat collectivités – associations sur la conception des aménagements
- initiation et accompagnement au report modal
- la voie verte, maillon du réseau cyclable urbain

La voiture en perte de vitesse

J.M.Guidéz, spécialiste des Enquêtes Ménage – Déplacements au CERTU, a présenté son analyse des tendances actuelles. Dans les 6 grandes villes pour lesquelles on dispose d'une enquête réactualisée (Grenoble, Lille, Lyon, Rouen Reims, Rennes), l'usage de la voiture est en baisse. Les experts observent une tendance croissante au découplage entre possession et usage de la voiture. L'image de la voiture devient plutôt négative (elle pollue), alors qu'au contraire le vélo est sorti de la marginalité, en partie grâce au succès largement médiatisé de Vélib. Conclusion de J.M.Guidéz : « les choses changent, c'est indéniable, mais changent-elles à la vitesse requise par les enjeux ? Je ne sais pas... »

Agence de mobilité : un bon exemple à Chambéry

Comme son nom ne l'indique pas, l'Agence Ecomobilité de Chambéry est une association créée en 2001, et soutenue notamment par les collectivités territoriales de la région de Chambéry. Son directeur, qui anime une équipe de 12 salariés, était invité à présenter l'ensemble de ses actions en faveur du report modal. Certaines d'entre elles sont connues dans l'agglomération grenobloise : vélostation à la gare, Plans de déplacements d'établissements scolaires (PDES), Plans de déplacements d'entreprises (PDE), vélobus et pédibus (et plus original, un pédibus assisté par un âne, baptisé ânibus...).

L'Agence Ecomobilité fait maintenant plus que tout cela. Avec Mobil'conseil, un service innovant, elle conseille de manière personnalisée tous ceux qui souhaitent connaître les solutions les mieux adaptées à leur(s) trajet(s) : train, bus, vélo, combinaison TC+vélo, covoiturage... Trois téléconseillers sont joignables par téléphone, ils connaissent le réseau de transports publics et le réseau cyclable, ont accès aux horaires, et à un calculateur d'itinéraires qui compare les solutions : coût, temps de trajet, et impact environnemental.

Partenariat association – élus – techniciens : l'exemple de l'ADAV Lille

L'ADAV, association d'usagers cyclistes, a une convention avec Lille Métropole depuis 2003, mais aussi avec la Ville de Lille. Un partenariat étroit entre l'association et les collectivités s'est tissé sur les projets d'aménagements cyclables : l'ADAV a connaissance de tous les projets en amont et peut ainsi faire valoir son avis dès le début des phases d'étude. L'association a un rôle de promotion du vélo, de sensibilisation pratique (vélobus, vélo-école, prévention...). Ceci ne l'empêche pas de tenir son rôle revendicateur et militant (recensement des problèmes avec les cyclo-fiches par exemple). Le plus symbolique est que ces partenariats sont intervenus suite à un recours au tribunal administratif déposé par l'ADAV. M. Quiquet, élu de Lille Métropole a expliqué le rôle important de l'association dans la mise en oeuvre de la politique cyclable, qui justifie de lui donner les moyens de fonctionner. Il soulignait également tout le bénéfice apporté par « le poil à gratter » qui « met le doigt là où ça fait mal ».

L'ADAV a également monté un partenariat innovant avec l'ADEME pour animer un « espace info-déplacements » sur le modèle des espaces info-énergie, sur le périmètre de la Région Nord-Pas de Calais : renseigner et conseiller le public sur les alternatives à la voiture. Les conseils portent sur tous les modes, dont le vélo, que le conseiller info-déplacements qualifiait de « clé de l'intermodalité ».

Monique GIROUD
Jérôme FOURCHES

Carton rouge le véloparc de Gières

Pendant plusieurs semaines, les abonnés du véloparc en gare de Gières n'ont pas pu accéder au véloparc à certaines heures de la journée.

L'accès par badge a été désactivé, et le bouton d'appel du gardien sonnait dans le vide.

Ces restrictions, initialement programmées dans la plage horaire 20 h - 6 h, ont parfois duré jusqu'à 8 h, en pleine heure de pointe du matin !

Ce carton rouge semble devoir être partagé par le Service Exploitation de la Métro, et les deux exploitants, la SemiTAG et Vinci Park.

L'ADTC ne dispose pas des éléments permettant de dissenter sur la part de responsabilité de chacun, mais demande que le lecteur de badge reste opérationnel, afin de garantir l'accès pendant toute la plage horaire de desserte de Gières (train ou tram). La vidéosurveillance peut compléter le mécanisme, mais ne doit pas s'y substituer !

Monique GIROUD

Guidon d'or 2009

Après un « carton vert » en janvier 2009, c'est le Guidon d'or de la FUBicy qui récompense la Ville de Grenoble pour la rapide généralisation des double-sens cyclables. Espérons que cette bonne initiative fera tache d'huile dans l'agglomération.

La remise officielle du Guidon d'or a eu lieu à l'Hôtel de Ville de Grenoble vendredi 5 juin à 12h, juste avant la clôture du concours « Au boulot à vélo ».

Monique GIROUD

Vélos en libre service : complément utile, pas seulement effet de mode

Vélo Multi Service

Deux nouvelles, une bonne, une mauvaise.

La bonne nouvelle, c'est que la Métro a adopté le principe de création d'ici début 2010 d'un système de vélos en libre service inspiré de celui développé à Montpellier. Nous avons expliqué dans notre bulletin 118 en décembre 2008 l'intérêt de ce système, qui a un bon rapport qualité/prix, et renforce la complémentarité vélo / TC.

La mauvaise nouvelle, c'est que la version Grenoble sera amputée d'une partie des fonctionnalités qui ont fait son succès à Montpellier. La Métro prévoit un nombre limité de stations-vélo, avec la contrainte pour les usagers d'emprunter le vélo uniquement pour un trajet aller-retour.

L'ADTC n'a pas été consultée à ce sujet, et regrette cette limitation.

Monique GIROUD

Consignes - pied de massif

La Métro a décidé de réaliser des stationnements en « pied de massif » pour les grenoblois habitant dans des zones de montagne. Ils pourront laisser leur véhicule dans un parking et se déplacer dans l'agglomération à vélo. 10 stations de 10 places sont prévues dans un premier temps avec à terme un doublement de ces stations.

Antoine JAMMES

Plan relance Métro

Dans le cadre de son plan de relance, la Métro a décidé de doubler son budget d'investissement pour des aménagements cyclables (de 1,5 à 3M€) ainsi que le budget destiné à subventionner à hauteur de 50% les projets communaux pour les modes doux (de 1 à 2M€).

Antoine JAMMES

L'effet de mode des systèmes de Vélo en Libre Service (VLS) ou de vélopartage est indéniable depuis le succès du Vélib' à Paris. Maintenant, toutes les agglomérations veulent leur « VLS », souvent affublé d'un petit nom "fun". La Métro a elle aussi lancé un appel d'offres visant à compléter le service Métro Vélo. Mais regardons de plus près : quels services pour quels besoins ?

Il serait illusoire de penser qu'un système de VLS répondra à tous les besoins de vélos dans l'agglomération, mais inversement un tel système ne serait pas inutile en complément des deux autres modes : le vélo personnel, et le vélo en location longue durée (LLD, vélos jaunes de la Métro). En pratique, ces deux derniers modes ont d'ailleurs des conditions d'usage quasiment identiques.

Utilité des VLS

Le coût d'un système de vélopartage est plus élevé qu'un système de location longue durée, encore que, rapporté au nombre de déplacements, certains dispositifs reviennent moins cher à la collectivité que les bus.

Nous avons abordé ce sujet dans ADTC infos N° 118 (décembre 2008) : pour plus de précisions sur les VLS gérés par des exploitants transports ou autres, reportez-vous à cet article ou à notre site web <http://adtc.org> (notre site web évolue, rubriques en construction !).

Le VLS est « rentable » si le vélo est utilisé souvent dans la journée, pour plusieurs trajets courts, donc avec une rotation importante des utilisateurs. Déployer un service VLS pour assurer les trajets pendulaires serait inadapté pour deux raisons : faible rotation, et un usager donné ne serait pas certain de trouver un vélo ou une place libre, pour arriver à l'heure au travail ou au train. Ce sont donc les vélos personnels et les LLD qui doivent être privilégiés pour les trajets domicile-travail.

Le VLS a en revanche toute sa place pour desservir les zones commerciales, en irriguant la ville plus finement que le réseau de transports en commun. Il facilite considérablement les enchaînements de petits déplacements (exemple : travail - boutique - poste - domicile), et doit pouvoir s'utiliser en

correspondance avec les bus et les trams. Cela implique des stations proches des arrêts bus/tram.

Le VLS doit aussi permettre de faire la liaison entre quartiers résidentiels et centre commerçant (exemple : Abbaye - place Grenette) sinon les gens continueront à venir au centre ville en voiture. Donc il faut des VLS répartis dans les quartiers périphériques pour capter des déplacements voiture.

Besoins en location longue durée et consignes

Du côté de l'utilisation des vélos personnels (et LLD), le frein principal est connu : c'est l'absence de consignes à vélos sécurisées, et c'est sans aucun doute le point sur lequel doit porter l'effort principal de la Métro. Pour les trajets pendulaires, le scénario d'usage est assez simple : trajets domicile - gare A - gare B - travail en vélo, ou à pied si le trajet est court. Le transport du vélo est problématique dans le train et impossible dans le tram ou le bus en heure de pointe. Il faut donc s'orienter vers une solution à deux vélos, l'un côté domicile, l'autre côté travail.

C'est dans ce cadre que le vélo en LLD est sans doute le plus utile, en "vélo de travail". Encore faut-il pouvoir le laisser dans une consigne sécurisée proche de la gare, pendant la nuit et les week-ends. Symétriquement, une consigne est nécessaire pour protéger les vélos personnels à proximité de la gare du domicile pendant la journée.

Actuellement, la demande est bien supérieure à l'offre, aussi bien sur les vélos jaunes, qui s'arrachent particulièrement chez les étudiants, que sur les consignes. Autant on peut remplacer un vélo LLD par un achat de vélo d'occasion ou d'entrée de gamme, autant la multiplication des consignes sécurisées est une condition incontournable pour encourager l'abandon de la voiture comme moyen de transport principal.

Guillaume ALLEGRE

Fête du vélo : sixièmes challenges

"Au boulot à vélo" et "A l'école et au collège à vélo" et premières "Cyclofolies"

VÉLOS

Pour la première fois, l'ADTC et le P'tit vélo ont organisé les événements qui ont marqué la fête du vélo, sans soutien des collectivités locales.

Challenge inter-entreprises : l'irrésistible ascension du vélo

Le Challenge a eu lieu à Grenoble, Lyon et Chambéry. Conformément à l'engagement pris vis-à-vis de la Région Rhône-Alpes et de l'ADEME, l'ADTC a pris le risque d'organiser l'édition 2009 avant d'avoir confirmation du soutien de nos autres partenaires des années précédentes : la Métro, la Ville de Grenoble et le Conseil Général. Tous trois se sont désengagés.

Malgré l'absence du CEA, qui a décalé son challenge vélo au 18 juin, et celle de la Métro, qui ne s'est même pas inscrite comme employeur participant, le concours a été un succès, avec autant de participants que l'an dernier et la part vélo la plus élevée depuis la création du challenge : 18% sur l'ensemble des 23'000 inscrits. Les trois premiers gros employeurs ont dépassé 30% de part modale vélo. L'écart se réduit entre PME, où de petites équipes se mobilisent plus facilement pour cet événement, et grosses entreprises ou administrations a priori plus représentatives d'une « population moyenne ». Bravo aux gagnants : le CNRS (37%), la société Mentor Graphics (48%), et le laboratoire de glaciologie (56%) –résultats complets sur <http://adtc-grenoble.org>.

La table ronde « Vélo et sécurité » précédant la remise des prix offerts par Génération Vélo, Dayak, et BeCycle, a permis de faire un point objectif sur le préjugé de « dangerosité » trop souvent associé au vélo, avec des intervenants de l'ADTC, de ST Microelectronics, du CEA, et de la CRAM. Il est prévu, avec l'aide de la CCI, de diffuser un compte-rendu de cette table ronde.

Challenge des écoles : la relève se prépare

Un succès là aussi, malgré le passage du samedi au jeudi : 5 écoles et 2 collèges de plus que l'an dernier, et une moyenne de 63% d'élèves à vélos sur plus de 3500 participants.

Une école primaire hors agglomération grenobloise, à Montaud, et deux écoles maternelles, ont volontairement participé « hors concours », le règlement n'ayant pas prévu leur participation. Et quelle partici-

pation : 77% de vélos à Montaud, et 92% de vélos, tricycles ou trottinettes à l'école maternelle de la Monta à St Egrève !

Autre nouveauté : des élèves de l'école G.Rivet de Domène, gagnante de la coupe avec 81% d'élèves à vélo, et du collège Barnave à St Egrève, ont combiné bus et vélo pour faire gagner leur établissement, alors qu'ils habitent à plus de 5 km. Si jeunes et déjà multimodaux : un grand bravo !



Cyclofolies sur le Campus : génial !

Samedi 6 juin, ceux qui ont bravé les averses pour découvrir le programme des cyclofolies ont été comblés. Les organisateurs ont fait preuve d'une imagination débordante, et n'ont pas ménagé huile de coude et fer à souder pour donner corps à leurs idées.



On a particulièrement apprécié, outre la convivialité et l'originalité des animations et des « vélos bizarres », le fait que tous les cyclistes de 7 à 77 ans étaient invités à tester, à essayer, à jouer... Impossible de s'ennuyer, et difficile de résister à l'envie de participer à un match de polo-vélo ou au parcours en 12 épreuves aussi variées que désopilantes.

Vous trouverez prochainement des photos sur le site <http://cyclofolies.fr> ou vous aurez la surprise lors de prochaines Cyclofolies, à ne rater sous aucun prétexte !

Texte et photos : Monique GIROUD

La Tronche – av. des Maquis du Grésivaudan

Dans la partie sinueuse de cette avenue entre le musée Hébert et la limite de la commune avec Meylan, la mairie a refait le marquage de la bande cyclable... et a installé des réflecteurs sur cette bande. Très utiles de jour comme de nuit pour faire respecter cette séparation dans cette zone en virage. Bien vu !

Antoine JAMMES

Meylan - diagnostic cyclable

Dans un précédent bulletin, les communes de Meylan et d'Echirolles avaient bénéficié d'un "carton rouge" pour l'entièrement des diagnostics cyclables réalisés par l'ADTC il y a plusieurs années. Meylan vient de s'attaquer aux 500 fiches que nous avions faites et les a classées en différentes catégories. Les membres de la section locale sont en train de vérifier ce classement. La mairie a prévu de réaliser des travaux en 2009 et nous a demandé de donner des priorités pour les prochains.

Antoine JAMMES

A savoir

À Grenoble, VINCI propose un embryon de prêt de vélos, courte durée, aux usagers des parkings Hoche et du Musée. Vu l'état général des vélos, ils ne doivent pas être utilisés souvent. Mais il suffit peut-être de stimuler la demande ?...

Guillaume ALLEGRE

Grenoble, rue de l'Alma, c'est mieux pour tous

Tous les cyclistes qui empruntent le double-sens cyclable, mais aussi les automobilistes, auront remarqué et apprécié le nouvel aménagement avant l'angle avec la rue D.Villars.

Le stationnement sauvage sur la bande n'est plus possible, des arceaux ont été posés et les automobilistes ont plus de places de stationnement payant. Encore un exemple qui montre que le partage de la voirie est possible. Merci, au suivant.

Christian COTTE

Code de la Rue (suite)

La campagne de sensibilisation a débuté par une conférence de presse le 27 mars (voir un excellent article de V. Autruffe dans le Dauphiné Libéré du 5 mai). Le 29 mai, le code de la rue a été présenté aux techniciens des communes avec l'aide de la Métro. Le 8 juin, c'était le tour des présidents d'unions de quartiers au CLUQ. Enfin, une présentation aura lieu en octobre pour les parents d'élèves (FCPE et PEEP), suivie d'un débat.

Jacques HENNEBERT

St Egrève : Passerelle piétons-cycles enfin pour PMR.

A l'automne dernier la Métro construisait une passerelle piétons-cycles sur le Rif Tronchard pour assurer la continuité des itinéraires cyclables entre St Egrève et le Fontanil. Mais sa conception avec des pentes atteignant 30 % la rendait impraticable pour les personnes à mobilité réduite. Un habitant du Fontanil ayant signalé ce problème aux deux communes et à la Métro, la passerelle a été fermée pendant plusieurs semaines en attendant l'étude et la réalisation d'aménagements complémentaires.

Désormais, deux plans inclinés permettent l'accès aux PMR. Dommage que ceci n'ait pas été conçu dès le départ par les services techniques de la Métro et des communes de St Egrève et du Fontanil !

Eric FOREST



Photo : Bernard COUDURIER

Le décret du 30 juillet 2008 en donne une nouvelle définition :

Article 110.2 : « section ou ensemble de section de voies en agglomération, hors routes à grandes circulation, constituant une zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente. Dans cette zone, sous réserve des dispositions de l'article R.431.9, seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation. »

C'est donc un espace public dont l'usage est dédié aux piétons, de façon temporaire ou permanente. Le piéton y est prioritaire. Il ne s'agit donc pas d'un partage de voirie mais d'une affectation justifiée par les besoins de la vie locale lorsqu'ils sont fortement développés.

Ce qui change :

Seuls les véhicules motorisés nécessaires à la desserte interne de la zone peuvent circuler dans les aires piétonnes. Il appartient à l'autorité investie du pouvoir de police d'identifier ces types de véhicules selon les besoins locaux (des riverains, livreurs, services publics).

Les véhicules doivent circuler à l'allure du pas, soit aux alentours de 6 km/h.

Les cyclistes peuvent circuler dans les aires piétonnes à condition de respecter cette vitesse et de ne pas gêner les piétons. Ces derniers sont prioritaires sur tous les véhicules, à l'exception des tramways. Les véhicules doivent adapter leur comportement à celui des piétons.

La création d'une aire piétonne ne doit pas faire oublier de rester vigilant sur les cheminements des personnes malvoyantes ou aveugles, et plus largement des personnes en situation de handicap, même si la présence de véhicules motorisés est faible.



Il n'est plus possible d'autoriser le stationnement dans les aires piétonnes. Par contre l'arrêt reste possible.

Chaque gestionnaire doit mettre en conformité ses aires piétonnes avec la nouvelle réglementation.

(extraits de la fiche technique du CERTU)

Texte et photos : Christian COTTE



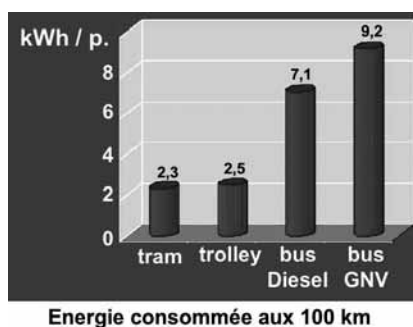
Le trolleybus, un véhicule d'avenir...et d'actualité !

Dossier réalisé par Monique GIROUD, Jean-Yves GUÉRAUD, Jean-Marie GUÉTAT et Antoine JAMMES.

Les avantages de la traction électrique

Pas de gaz d'échappement, une propulsion silencieuse et confortable

Tous les riverains profitent de ces avantages. Diminuer les émissions de gaz à effet de serre et autres polluants est un enjeu très important dans une agglomération comme Grenoble, où les transports sont la première source de pollution. Enfin, au niveau global, la traction électrique peut améliorer le bilan carbone d'une flotte de véhicules, en privilégiant les sources d'électricité les moins polluantes.



Le gain de confort par rapport à une propulsion thermique (absence de secousses lors des changements de vitesse, 3 à 5 fois moins de bruit qu'un bus à moteur thermique) est très apprécié par les passagers.

• Moteur électrique et alimentation filaire ont une longue durée de vie

La longévité de ce matériel (20 à 30 ans pour les trolleybus, contre 10 à 12 ans pour les bus Diesel) permet de réduire les coûts de maintenance et de renouvellement. Il arrive que les moteurs électriques soient réutilisés sur les châssis de la génération suivante, comme cela a été fait à Lyon. Les lignes aériennes et les sous-stations d'alimentation, lorsqu'elles ont été bien faites comme c'est le cas à Grenoble, sont aussi robustes : durée de vie de l'ordre de 40 ans.

• Une meilleure vitesse commerciale grâce à la puissance électrique du réseau de lignes aériennes

Les lignes aériennes alimentant les trolleybus répartissent la puissance sur tout le réseau. Cela permet de disposer en chaque point d'une puissance instantanée élevée au meilleur prix, très utile dans les côtes, ou lors des fréquents

redémarrages — après chaque arrêt de la ligne, mais aussi après chaque carrefour à feu ou perte de priorité. Les trolleybus offrent ainsi une meilleure « vitesse commerciale » que les bus Diesel. Ils peuvent aussi avoir une capacité plus importante : jusqu'à 200 passagers.

Le temps de trajet est diminué

C'est un argument essentiel pour attirer de nouveaux usagers vers les transports en commun. En outre, à offre de service égale (nombre de passages de bus par jour sur la ligne), une meilleure vitesse commerciale permet de réduire le coût d'exploitation. L'économie sera encore plus grande quand le prix des carburants repartira à la hausse, une tendance inéluctable à moyen terme. Or, le président du SMTC le rappelle régulièrement, et à juste titre : la maîtrise des coûts d'exploitation est un enjeu crucial pour le développement des transports en commun.

Le succès du trolleybus en Europe

Après leur introduction à Berlin, les trolleybus ont conquis de nombreuses lignes, et comme le tram, après un relatif abandon, ils connaissent maintenant un regain d'intérêt. Les réseaux de trolleybus modernes utilisent des véhicules d'une capacité variant de 95 à 200 passagers (standard, articulé, ou bi-articulé tri-caisse).



Trolleybus russe new look

© Kardail

Plus de 10 000 trolleybus sont en circulation en Europe, et 348 villes dans le monde exploitent des trolleybus. Un nombre croissant de villes françaises et européennes convertissent progressivement leur parc de bus Diesel en trolleybus : Lyon (7 lignes), Limoges,

L'ADTC a organisé un point presse consacré au trolleybus le 5 mai 2009. Ce dossier propose une vue d'ensemble du sujet : les avantages du trolleybus, les risques liés aux « gadgets sans fil », et pourquoi ce sujet est plus que jamais d'actualité à Grenoble.

Pour plus de détails, un dossier un peu plus complet est disponible sur notre site web : <http://adtc-grenoble.org>

rubriques Actualités + Dossiers thématiques.

Le tramway est plébiscité depuis sa réintroduction à Grenoble en 1987.

Ses deux caractéristiques fondamentales, le rail et la traction électrique, lui confèrent des qualités unanimement appréciées de rapidité et de confort. Toutefois, implanter une plate-forme ferroviaire en zone urbaine est un investissement lourd, pouvant poser problème dans certains sites très contraints, et pas toujours justifié au vu de la fréquentation prévisible.

C'est là le domaine de prédilection du trolleybus, plus léger, mais qui conserve toutes les performances de la traction électrique comme les tramways.

Saint-Etienne, Genève (6 lignes), Lausanne, Zürich, Rome, Gênes, Parme, Milan, Athènes, Solingen, Eberswalde, Salzburg, Innsbrück... Plusieurs villes françaises ont des projets d'extension ou d'implantation de lignes de trolleybus : Valenciennes (30 km), Lyon (20km), Nancy (12 km), Lorient (11 km) et Saint-Etienne (11km). Ces projets bénéficient d'un soutien dans le cadre du plan de relance national.

Lorsqu'un exploitant transforme une ligne de bus en ligne de trolleybus, même sans changement du nombre de véhicules desservant la ligne, la fréquentation augmente de 10 à 30%, sous l'effet combiné du meilleur confort, du gain de vitesse commerciale, et de la meilleure visibilité de l'itinéraire du trolleybus, matérialisé par les lignes aériennes d'alimentation.

Le trolleybus à Grenoble ?

Jusqu'en 1999, les lignes 31 et 32 de la SEMITAG étaient desservies par des trolleybus. L'essentiel du réseau d'alimentation est encore en place et devra être complété en réaménageant quelques tronçons démontés. L'équipement existant reste compatible avec l'évolution des normes sur les lignes électriques.

Compte tenu des avantages des trolleybus par rapport aux bus Diesel, l'ADTC a demandé au SMTC de réintroduire rapidement des trolleybus, en commençant par ces deux lignes, comme à Lyon, où les TCL rééquipent actuellement leur ligne de trolleybus n° 44 qui était exploitée en bus Diesel depuis 2004. (cf. : lire l'article sur Lyon en page 19).



6 juin 2009, Lyon : un des 50 nouveaux poteaux-supports de la ligne de trolleybus n° 44 déjà implantés sur une section du plateau de la Duchère.

Photo : Jean-Marie GUÉTAT

Sur le fond, le SMTC affirme partager notre avis quant à l'intérêt du trolleybus. Mais il souhaite prendre le temps d'étudier d'autres options possibles, de type « trolleybus sans fil » ou bus électriques. Pourtant, compte tenu des lignes aériennes existantes, l'investissement trolleybus serait très facile à amortir à Grenoble.

1 A Nancy, ce choix est lié à l'abandon du « TVR ».

2 Une récente enquête de Kéolis montre que la majorité des usagers n'utilisent pas couramment les plans des réseaux

Le SMTC a opposé comme argument à une remise en service du trolleybus l'évolution des normes (arrêté ministériel du 17 mai 2001), dont un article précise la hauteur entre le sol et les lignes aériennes d'alimentation : 6 m. Cette norme est à appliquer dans un seul cas « Art. 100 : § 1er. Les installations existantes devront être rendues conformes aux dispositions du présent arrêté au fur et à mesure des travaux de renouvellement ou des modifications importantes ». Cet arrêté ministériel n'empêche donc pas de continuer à exploiter des lignes conformes à la norme antérieure. Preuve en sont les lignes de tram SÉMITAG A et B, dont une douzaine de sections sont en dessous des 6 m et continuent à fonctionner sans problème depuis 2001 ! Plus "démonstratif" encore, le passage des tramway A sous l'extension sud du centre commercial de Grand'Place, réalisé en 2001 à 3,90 m. (Photo ci-dessous)



Photo : Jean-Marie GUÉTAT

- Dernière péripétie : le service départemental d'incendie et de secours de l'Isère (SDIS) a demandé au SMTC la dépose de 6 tronçons de lignes aériennes dans Grenoble intra-muros. Là encore, l'ADTC s'en est inquiétée, s'est renseignée, et a fait savoir au SMTC qu'il n'a pas obligation de démonter les lignes. Les pompiers peuvent bien entendu demander le démontage d'installations inutiles qui pourraient gêner leurs interventions, mais lorsque les équipements sont encore utiles ou peuvent être remis en service, ils savent s'adapter. Ainsi, nous rappellerons les lignes de trams TAG A et B, ou encore 6 lignes de trolleybus fonctionnant à Genève et 7 à Lyon, y compris dans des rues étroites où les manœuvres sont plus délicates pour les pompiers.

Si les pompiers doivent intervenir le long d'une ligne, il est toujours possible, pour qu'ils le fassent dans de bonnes conditions de sécurité, de couper le courant immédiatement depuis le poste central de circulation de la TAG. Dans ce cas, les trolleybus sont équipés d'un groupe électrogène (moteur auxiliaire) leur permettant de se déplacer à vitesse réduite sur un parcours parallèle au sinistre.



© www.trolleybus.cz

Dans l'immédiat, et plus généralement, l'ADTC insiste pour que le SMTC et les communes préservent scrupuleusement le patrimoine de lignes aériennes. Le démantèlement des tronçons encore réutilisables coûterait entre 1 et 2 M € (millions d'euros). Les Grenoblois ne comprendraient pas qu'on dépense tout cet argent pour détruire un équipement pouvant encore être utile.

« Trolleybus du futur » : il risque d'arriver trop tard

Les enjeux de développement durable nous imposent de **réduire de plus de 3% par an nos émissions de gaz à effet de serre... dès d'aujourd'hui !** Or, le développement d'un produit jusqu'au stade de la desserte régulière est un processus très exigeant au niveau industriel, car il concerne des véhicules fonctionnant sans discontinuer, 12 à 16 heures par jour, pour transporter un grand nombre de personnes.

Il s'écoule souvent **plus d'une décennie** entre le lancement d'une idée innovante, et son entrée en service régulier, ou son abandon (*cf fiasco du TVR pompeusement baptisé tram sur pneus à Nancy et à Caen : voir photo ci-dessous à Nancy, de Robert Chappellet*). C'est d'ailleurs le délai annoncé par le laboratoire du CEA Grenoble impliqué avec le SMTC dans des recherches sur les bus électriques.



Lorsque l'expérimentation en conditions réelles révèle des défauts récurrents et trop difficiles à surmonter, le fabricant abandonne la production. La ville « cobaye » doit alors supporter des surcoûts importants, comme c'est le cas actuellement à Nancy et Caen : au final, le TVR leur aura coûté plus cher par passager transporté qu'un tram classique.

Les « trolleybus sans fil » n'ont à ce jour pas dépassé le stade du prototype, et aucun fabricant n'a publié les données « sensibles » sur l'efficacité énergétique et la durée de vie des prototypes. Les seuls bus électriques en exploitation ont une petite capacité (≈ 20 places) et une autonomie restreinte (≈ 100 km).

Sans nier à Grenoble sa légitimité pour participer au développement de futurs véhicules électriques plus performants, il serait extrêmement risqué d'attendre 10 ans —ou plus— l'hypothétique mise sur le marché de futurs « trolleybus sans fils ». Grenoble doit

montrer l'exemple en s'engageant dès aujourd'hui dans la conversion de lignes de bus Diesel en lignes de trolleybus.

Problèmes spécifiques à la propulsion électrique sans fil

Les véhicules électriques posent plusieurs problèmes sérieux. Alimenter un véhicule sans fil oblige à embarquer un dispositif de stockage d'électricité (batterie, super-condensateurs, combustible de la pile à combustible), et ne dispense pas des recharges intermédiaires, y compris... en cours de service.

• Batteries :

La capacité des accumulateurs est 0,15 kWh par kg pour les modèles les plus performants (batteries au lithium), et il n'est pas certain qu'on puisse augmenter encore beaucoup ce ratio énergie / masse. Leur durée de vie est actuellement limitée à environ 1000 cycles de charge-décharge. Compte tenu du kilométrage quotidien fait par un bus (jusqu'à 350 km pour les lignes les plus chargées) il faudrait :

- changer de batterie en cours de journée, ou embarquer une masse de batteries équivalente au poids des passagers (environ 2 tonnes de batteries pour 350 km par jour)
- remplacer les batteries au bout de 3 ans, ce qui représenterait le coût d'un bus neuf tous les 9 ans.

Enfin, si les batteries pourraient fournir l'énergie pour rouler à la vitesse de croisière, elles ne supporteraient pas les pics de puissance nécessaires aux démarrages, à moins de sacrifier la vitesse commerciale en imposant des accélérations faibles.

• Super-condensateurs et biberonnage :

Ce dispositif serait un complément nécessaire aux batteries pour un « trolleybus sans fils ». Les super-condensateurs supportent mieux les pics de puissance que les batteries, mais en contrepartie, ils se déchargent en quelques dizaines de secondes. Cela imposerait d'installer des « sous-stations » de recharge beaucoup plus serrées qu'avec un réseau classique, et entraînerait des surcoûts aussi bien en investissement qu'en fonctionnement, car pour recharger vite lors des arrêts, il faut souscrire un abonnement de puissance élevée ! Un rapide calcul basé sur des recherches de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne laisse craindre que le coût de l'alimentation électrique « sans fil » soit au moins 5 à 10 fois plus élevé que pour un trolleybus classique.



Photo ci-dessus : une autre système électrique qui ne dépassa guère le stade des essais : le girobus. Photo : Jean-Marie GUÉTAT

• Piles à combustible :

Elles ne présentent aucun intérêt pour les applications de puissance si le combustible est carboné, donc la seule option envisageable serait la pile à hydrogène, en supposant que l'on cesse de produire l'hydrogène à partir du méthane comme actuellement, pour le produire à partir d'eau.

Quelles que soient les performances espérées des futures piles à hydrogène, **elles resteront tributaires de la production et du stockage d'hydrogène**. La filière eau-hydrogène consomme environ 10 fois plus d'énergie que les piles ne peuvent en produire ! Les pertes survenant dans l'étape de dissociation de l'eau en hydrogène ne peuvent pas être réduites.

En outre, pour une autonomie équivalente à au moins 120 litres de Diesel (*soit une journée complète pour les lignes de bus les plus fortes consommatrices du réseau TAG*), il faudrait stocker 520 litres d'hydrogène sous 200 bars, pression habituelle de stockage du GNV. Ceci imposerait des contraintes de sécurité sévères, en particulier au dépôt de bus, car l'hydrogène peut fuir et s'enflammer à l'air plus facilement que le méthane du GNV.

Conclusions : l'avenir se prépare aujourd'hui, avec le trolleybus !

Le SMTc doit s'impliquer dans des travaux d'évaluation objective de la faisabilité et du rapport performances / coût des technologies présentées ci-dessus, mais **sans hypothéquer le redéploiement du trolleybus sur les lignes où l'infrastructure existe déjà**.

Il est trop risqué d'attendre l'émergence d'une solution « trolleybus sans fils » innovante, qui ne sera pas opérationnelle au stade industriel avant une dizaine d'années, et qui aura, selon toutes probabilités, une moins bonne efficacité énergétique, des performances insuffisantes par rapport aux contraintes d'exploitation, et des **coûts d'investissement et de fonctionnement bien supérieurs à ceux d'un trolleybus classique**.

Il faut commencer à réintroduire rapidement des trolleybus sur les



Trolleybus Cristal de Limoges.

Photo : Jean-Marie GUÉTAT

3 Paramètres du calcul : consommation 38 litres aux 100 km pour un bus standard, rendement du moteur Diesel $\approx 30\%$; rendement du moteur électrique $\approx 90\%$; rendement de la pile supposé $\approx 90\%$. Il s'agit d'une estimation basse pour la consommation d'hydrogène

lignes 31 et 32. Si le réseau évolue, ces véhicules pourront être réutilisés sur d'autres lignes.

Le développement de technologies innovantes pour les véhicules électriques pourrait déboucher plus facilement sur la création d'une flotte de petits camions chargés de livrer les marchandises aux commerces à partir d'une plate-forme logistique située aux portes de la ville. Optimiser les livraisons de marchandises, et réduire la pollution due aux poids-lourds, sont deux objectifs du Plan de Déplacements Urbains.

Contrairement aux trolleybus, ces camions électriques ne suivraient pas toujours le même itinéraire, et ils feraient naturellement, plusieurs fois par jour, des arrêts de plus longue durée pour charger les marchandises, ce qui permettrait de recharger leurs batteries dans de meilleures conditions, sans entraîner de surcoûts aussi élevés.

Des trolleybus articulés à haut niveau de service dans le monde, en photos



Trolleybus THNS de Mérida au Venezuela © Trolmerida - Venezuela



Trolleybus articulé THNS Cristal de Lyon.

Photo : Jean-Marie GUÉTAT

Association pour le Développement des Transports en Commun, des voies cyclables et piétonnes dans la région grenobloise
MNEI 5 place Bir-Hakeim 38000 Grenoble - Tél 04 76 63 80 55 - contact@adtc-grenoble.org - www.adtc-grenoble.org

Des liaisons peu connues depuis Grenoble

Les carences informatiques et la méconnaissance de la géographie des guichetiers nous amènent en cette période de vacances à vous donner quelques possibilités méconnues, bien que non exhaustives, de voyages.

On peut aller depuis Grenoble via la Suisse vers de nombreuses destinations.

Le train Grenoble 6h22 - Genève 8h39 (du lundi au vendredi) donne correspondance à 8h45 pour Zürich (changement 11h37/13H40) pour Innsbruck (17h21), Salzbourg (19h29) ou Vienne (22h24). Il donne correspondance à 10h14 pour Zürich (changement 12h56/13h16) de Zürich pour Lindau (15h05) et Munich (17h28), ainsi qu'à 9h14 pour Bâle (changement) 11h53/12h12 pour Francfort (14h31) et Berlin (19h37).

Le train Grenoble 11h05 - Genève 13h32 (quotidien) donne correspondance à 13h56 pour Brigue (16h30) et à 14h05 pour Zürich (16h58). Le train Grenoble 13h25 - Genève 15h32 (quotidien) donne correspondance à 15h56 pour Brigue (18h30) et 16h05 pour Zürich (18h58).

Le train Grenoble 17h22 - Genève 19h39 (quotidien) donne correspondance au train de nuit quotidien EN 311/13 pour Bologne (5h19), Florence (6h46) et Rome (9h12). En sens inverse le train quotidien EN 314/16 Rome (19h55), Florence (22h00), Bologne (23h18), Genève (9h20) donne correspondance au Genève (10h17) - Grenoble (12h32) quotidien.

Le train Grenoble 12h13 - Veynes 14h06 donne correspondance à 14h40 pour Sisteron (15h23), Aix-en-Provence (16h49) et Marseille (17h22).

Le train Grenoble 16h13 - Veynes 18h06 donne correspondance à 18h35 pour Sisteron (19h16), Aix-en-Provence (20h49) et Marseille (21h22).

Dans ce sens, les 2 trains circulent du lundi au vendredi. En sens inverse, les trains sont quotidiens, le train Marseille 8h36, Aix-en-Provence (9h12), Sisteron (10h29), Veynes 11h09 donne correspondance à Veynes à 11h54 pour Grenoble (13h44).

Le train Marseille 16h36, Aix-en-Provence (7h12), Sisteron (18h11), Veynes 19h31 donne correspondance à Veynes à 20h00 pour Grenoble (21h44).

Via Veynes, ce n'est pas plus long (c'est même plus court pour Sisteron et Aix-Ville) et c'est moins cher !

William LACHENAL

Rappel : vous pouvez facilement obtenir toutes ces correspondances en consultant le serveur des CFF : <http://cff.ch>, ou téléphoner au +41 900 300 300

Les nouvelles gares dans l'agglomération

Au chapitre 3 du Schéma Régional des Services de Transports, relatif aux objectifs et plans d'action, figure l'objectif n°5 : « offrir une desserte cadencée et attractive entre les principaux pôles urbains. »

La réalisation de gares ou de haltes ferroviaires supplémentaires fait partie de la démarche générale de renforcement du maillage et de l'intermodalité des différents services de transport collectif.



La gare de Lancey, dernièrement ouverte

Des études se poursuivent sur les créations ou réouvertures possibles de gares ou haltes en Rhône Alpes.

Dans la région grenobloise, elles porteront sur la création de haltes ou de gares à Domène, St Martin d'Hères et Eybens.

Les choix de création vont être faits d'une part en fonction des projets de développement urbain ou d'aménagements portés par les acteurs locaux proposant une urbanisation proche de la gare, et d'autre part en fonction de la proximité des gares existantes en service sur le réseau d'agglomération.

Si la création de nouvelles gares peut améliorer la desserte de nouveaux centres urbains et intéresser un certain nombre d'usagers, elle ne doit pas pour autant entraîner une dégradation des services assurés pour les gares existant à proximité par report de certains services pour la gare nouvelle. Elle ne peut s'envisager qu'avec l'ouverture de services supplémentaires sur la ligne.

D'autre part, il est indispensable que la vitesse commerciale des rames en service ne soit pas dégradée par un trop grand nombre d'arrêts, les délais supplémentaires d'arrêt en gare et de démarrage sont toujours préjudiciables au temps global du parcours donc à l'attractivité de la ligne.

Au regard de ces considérations, seule la création d'une gare à Domène nous paraît pour l'instant présenter un intérêt pour l'amélioration de la desserte de l'agglomération grenobloise.

Texte et photo : Christian COTTE

TRANSPORTS FERROVIAIRES

Accessibilité et entretien des ascenseurs dans les gares ! Un scandale !

Dans les comités de ligne SnCF on entend parler des « efforts » pour l'accessibilité au travers du Schéma Directeur Régional d'Accessibilité (SRDA). C'est parfait mais nous voulons dénoncer un scandale au sujet de l'entretien des ascenseurs dans les gares. Deux exemples récents :

En gare de Vinay : les ascenseurs de la passerelle toute neuve, mis en service début septembre 2008, ne semblent jamais entretenus. Ils sont d'une saleté repoussante, l'un d'entre eux sur la vitre de l'afficheur est cassée, ils sont jonchés de mégots, de débris divers, le bel aluminium est maculé de traces ! Le nettoyage a-t-il jamais été prévu ? En tout cas depuis plus de 7 mois cela n'a pas été fait. Et les pannes succèdent aux pannes !

En gare de St Marcellin : Deux ascenseurs sont hors service depuis fin décembre 2008 suite à une dégradation. Ils sont restés à l'arrêt pendant 1 mois et demi jusqu'à mi février, pour de nouveau être hors service régulièrement.

Et les « anecdotes » de ce type sont hélas multiples, comme à Grenoble-Universités-Gières et à Echirolles. De qui se moque-t-on ? ! C'est à l'évidence manquer de respect envers ceux qui doivent les emprunter !! Pourquoi mettre en service des machines ultra design, sophistiquées pour qu'elles ne rendent pas les services attendus ? Gageons qu'en gare de Grenoble, les 3 nouvelles machines seront mieux loties en matière de dépannage ! Espérons que les contrats associés soient rédigés avec des clauses strictes et sévères en matière de délais et de respect de ceux-ci. Enfin, Il serait peut être intéressant de penser un peu plus aux rampes d'accès qui ne demandent pas d'entretien ! On en trouve en gare de Lyon Part Dieu, dans la plupart des gares suisses, mêmes modestes.

Bruno RIVOIRE

Dommage pour le sillon alpin Sud !

Présent sur les travaux du Sillon Alpin Sud entre St Marcellin et Moirans, j'ai glané ces regrets d'un des chefs de chantier : « Quel dommage qu'entre St Marcellin et Romans on se limite à doubler les voies seulement entre La Sône et St Hilaire. Tout cela parce que le pont fait il y a quelques années au dessus de l'autoroute Grenoble - Valence, peu après St Marcellin en allant sur Romans, n'a été conçu que pour une seule voie ferrée ! Cela va limiter la capacité encore très longtemps ! ».

Cela montre le manque d'anticipation des décideurs de l'époque et je ne peux m'empêcher de le rapprocher d'un autre exemple : celui de la route express entre le péage de Rives et Brezins du côté de l'aéroport de Grenoble-Isère. Là, les décideurs n'ont pas été frileux pour tracer cette voie comme une future autoroute avec tous les ponts dimensionnés avec une future double largeur qui ne seront pas utiles avant longtemps voire jamais.

Deux poids deux mesures, le combat entre la route et le chemin de fer a encore des progrès à faire ! Et le terme de ce chef de chantier de « dommage » semble bien poli.

L'argent public ira-t-il à la route encore longtemps ? Espérons que la crise de l'énergie et les besoins en TC influent positivement sur de futurs bons choix.

Bruno RIVOIRE

Les Dauphinois connaissent depuis quelques temps déjà les confortables et fiables rames à deux niveaux de la série Z 24500 acquises par la Région Rhône-Alpes et mises en service sur Rives - Gières, sur Saint-André-le-Gaz - Gières et sur certains trains Grenoble - Lyon. Elles ont constitué une première étape de modernisation à grande échelle.

Le 25 mai dernier, étaient présentées à la presse de nouvelles rames BBGC de la série B 82500, également acquises par la Région Rhône-Alpes, qui seront mises en service dès le 6 septembre prochain sur les relations Valence - Grenoble - Chambéry - Annecy/Genève. Ces nouvelles rames sont des automotrices quadricaises bi-mode et bi-courant (d'où le surnom de « Bi-Bi ») : elles peuvent circuler soit en mode thermique, soit en mode électrique et sur deux types de courant, à savoir le 1.500 Volts continu ou le 25 kV 50 Hz. Lors du voyage de démonstration, la rame B 84586/587 a ainsi effectué le trajet en mode électrique 1.500 Volts continu de Chambéry à Montmélian, en mode thermique de Montmélian à Gières et en mode électrique 25 kV 50 Hz de Gières à Grenoble.



La « Bi-Bi » B 82586/587 flambant neuve, garée aux abords de la gare de Grenoble

Photo : William LACHENAL

Ce matériel remplacera les autorails tricaisses X 72500 (peu fiables bien que récents) et les rames Corail tractées par des BB 67300 sur le Sillon Alpin. Les nouvelles rames à 4 caisses ne transportent pas plus de passagers (220 places) que les X 72500 à 3 caisses en raison d'un espace plus grand entre les sièges et de places plus nombreuses pour le transport des vélos. Ces rames silencieuses et fiables (d'après les trois régions qui en ont depuis fin 2007), commandées en 28 exemplaires et acquises en crédit bail chez le constructeur Bombardier (usine de Crespin dans le Nord qui avait déjà

fourni les Z 24500 précitées) au prix unitaire de 5 millions d'euros, devraient être appréciées des voyageurs.

Une autre nouveauté touche l'étoile grenobloise, pour le fret : de nouvelles locomotives diesel, en livrée verte et blanche, de la série BB 75000 (consortium Alstom-Siemens) et d'une puissance de 2.000 kW remplacent avantageusement les anciennes locomotives diesel BB 67300 (1440 kW) des années 1965.



La BB 75042 manœuvre en gare de Jarrie-Vizille.

Photo : William LACHENAL

Ces nouvelles locomotives, affectées au dépôt d'Avignon, ont commencé fin 2008 à tracter le train bi-hebdomadaire (mercredis et samedis) Jarrie - Grenoble - Valence - Miramas composé de wagons-citernes contenant de l'Hydroxyde de Sodium en solution. Depuis le printemps 2009, elles sont plusieurs à fréquenter quotidiennement l'étoile grenobloise en assurant des trains de fret entre La Buisserate et Pontcharra et entre Lyon (Sibelin ou Vénissieux) et La Buisserate, ce dernier trajet étant 100 % sous caténaires !

À la rentrée 2009, le seul matériel ancien encore en service à Grenoble, sera constitué par les anciennes Rames Réversibles Régionales (non climatisées) tractées ou poussées par des BB 67300 du dépôt de Chambéry qui assureront les dessertes Chambéry - Grenoble - Saint-Marcellin. Ces dernières ont encore une durée de vie d'une bonne dizaine d'années, il faudra donc s'y faire encore un certain temps. Mais nous devons saluer un effort financier conséquent de la Région Rhône-Alpes pour améliorer de façon significative l'ensemble du matériel roulant. Vivement le 6 septembre, avec plus de trains et plus de confort !

William LACHENAL

Trains : toujours plus de passagers dans les TER !

L'ADTC a participé aux comités de ligne région Rhône-Alpes – SNCF le 3 mai pour Grenoble – Veynes - Gap, le 12 mai pour Grenoble-Chambéry et le 20 mai pour Grenoble - Valence. Le comité de ligne Grenoble – St-André-le-Gaz se tiendra le 3 juin.

La principale information de ces comités est la poursuite de la hausse de la fréquentation des TER dans la région Rhône-Alpes de 11% en moyenne régionale sur la période Avril 2008-Mars 2009 par rapport à la période Avril 2007-Mars 2008. C'est la première mesure sur une année pleine depuis la mise en place du cadencement dans la région Rhône-Alpes.

Comité de ligne Grenoble-Veynes-Gap

On note, une hausse très importante de la fréquentation sur cette ligne avec plus de 120 000 voyageurs en un an soit +27%.

L'amélioration de la correspondance en gare de Veynes pour les liaisons Marseille-Aix-SisTERon-Grenoble ainsi que l'amélioration de la lisibilité des horaires depuis décembre 2008 sont deux explications spécifiques à la ligne avancées.

Malgré ces excellents chiffres de fréquentation, la pérennité de l'offre sur cette ligne reste dépendante de travaux importants d'amélioration de la ligne que Réseau Ferré de France (RFF) estime à 32 Millions d'€, somme à relativiser avec le coût de la construction éventuelle de l'A51 pour 1,8 milliard d'euros.

Concernant l'offre pour le prochain service mise en place en décembre 2009, il est prévu l'ajout d'un Aller-Retour supplémentaire Grenoble 15h13 -> 16h13 Cluses 16h44 -> 17h44 Grenoble à l'essai pour 2 ans.

Comité de ligne Grenoble - Chambéry

À l'instar des autres lignes TER, on observe une hausse importante de la fréquentation de 16%. Toutes les Origines-Destinations sont en hausse avec une mention pour Pontcharra-Grenoble (+31%) et Goncelin-Grenoble (+27%).

Si la ponctualité des trains de la ligne s'est améliorée en mars avec un taux moyen de 87,5% de TER arrivant avec moins de 5 mn de retard, la ponctualité de certains trains reste problématique, citons notamment le TER Grenoble-Chambéry quittant Grenoble à 17h35 avec seulement 36,3% de taux de ponctualité.

La desserte de la ligne va encore être améliorée en décembre 2009 avec notamment l'arrêt de tous

les trains de maillage régional Valence-Annecy ou Genève à Pontcharra et Montmélian.

Amélioration de la desserte Grenoble-Genève avec la prolongation vers Grenoble du Genève-Chambéry de 18h17 ainsi que l'ajout de 2 A-R en cars le samedi aux horaires des trains de semaine.

Comité de ligne Grenoble-Valence

Malgré les travaux (doublement de la voie entre Moirans et Saint Marcellin et saut de mouton de Moirans) qui se poursuivent avec notamment une nouvelle coupure de la ligne cet été entre le 21 mai et le 6 septembre 2009, on note également une hausse de la fréquentation de 8%.

La fin des travaux cités ci-dessus va permettre la mise en oeuvre d'une desserte améliorée en décembre 2009 avec notamment la desserte de Saint Egrève par 34 trains par jour, une amélioration des temps de parcours : par exemple, 1h11 de trajet pour les trains de maillage régionaux Grenoble-Valence.

Par ailleurs, les trains de maillage régionaux effectueront l'arrêt à Tullins ou Saint-Hilaire mais pas à Moirans qui est pourtant un point important de maillage du réseau. Ce choix, à l'issue de la seconde phase de travaux sur la ligne en 2013, les trains de maillage régionaux effectueront de nouveau l'arrêt à Moirans.

A noter, aussi la mise en oeuvre d'un nouveau matériel dès le 6 septembre 2009, les « BBGC » d'Alstom sur les relations Valence – Annecy ou Genève qui permettra une amélioration de la fiabilité et du confort sur ces trajets.



Photo : Sylvain BLANCHARD

Les compte-rendus des comités de ligne sont disponibles sur le site de la Région : www.rhone-alpes.fr

Emmanuel COLIN de VERDIERE

Lisibilité des infos travaux

On ne compte plus le nombre d'affiches pour travaux dans les gares de la région. En avril et mai dernier, on comptait 4 panneaux recto-verso en gare de Grenoble, 12 affichettes sur différents supports en gare de Gières et même un record d'une dizaine de panneaux recto-verso en gare de Lyon Part-Dieu. Il vous faut plus d'une demi-heure pour lire l'ensemble et il faut surtout passer la veille dans votre gare pour savoir si votre train circule ou s'il est remplacé par un car (pour éventuellement différer son voyage) et pour savoir également si les horaires n'ont pas été modifiés. Même pour ceux qui ont la chance d'avoir Internet, trouver ces informations est loin d'être évident.

Ne pourrait-on pas, à l'instar de ce qui a été fait sur Internet pour les départs des trains en gare, faire un tableau du même type sur 15 jours glissants (chaque jour s'affichant séparément en cliquant sur la date) annonçant les trains programmés, leur horaire de départ avec mention « normal » (en vert) ou « modifié » (en orange) ou « supprimé » (en rouge) avec une colonne donnant le complément d'infos du genre « remplacé par un car partant de la gare routière à (heure) et desservant ... » ? Ce système pourrait également servir en cas de mouvements sociaux ou de perturbations.

Par ailleurs, il serait bon de mentionner les travaux des régions voisines de Rhône-Alpes en indiquant simplement par exemple « Région Auvergne, travaux sur la ligne Clermont-Ferrand – Thiers du (date) au (date). Pour Thiers, possibilité d'accéder en train via Saint-Etienne ». L'indication d'un itinéraire de déviation pour un itinéraire entièrement en train serait appréciée par ceux qui n'aiment pas voyager en car.

William LACHENAL

Nouveaux véloparcs dans les gares de la région Rhône-Alpes

Un nouveau système d'information à la Gare Routière

Le chantier de réaménagement de la gare routière de Grenoble est terminé. Le cheminement et le stationnement des autocars a été réorganisé, un long quai accessible aux PMR a été aménagé le long du hall, et de nouveaux abris ont été installés (au toit transparent : effet de serre garanti en plein été !).

En avril, l'antique Système d'Information des Voyageurs (SIV), qui annonçait les prochains départs, a cédé la place à un nouveau système. Sur chaque quai est disposé un afficheur indiquant la ligne, la destination et l'heure de départ des autocars. Des écrans couleur sont placés dans le hall et à l'extérieur, affichant les autocars au départ mais également à l'arrivée.



Le système est également capable d'afficher les éventuels retards (s'il connaît l'information). Il est complété d'annonces sonores, de synthèse, avec des messages pré-enregistrés.

La gare routière est maintenant équipée d'un système moderne bien plus confortable pour les usagers. Pour l'anecdote, le SIV est maintenant en mesure d'afficher les numéros de ligne à 4 chiffres du réseau Transisère (l'ancien était limité à 3) !

Texte et photo :
Sylvain BLANCHARD

La Région et la SNCF nous ont invités à tester deux prototypes de véloparcs, actuellement en service à Moirans et à Pontcharra. Le modèle retenu équippa 43 autres gares de la Région

Dans le cadre de sa politique de développement des TER + « modes doux », la Région Rhône-Alpes commande une première tranche de consignes à vélos collectives. Destinées aux gares « moyennement fréquentées » (à partir de 1500 passagers/jours), elles accueilleront chacune au moins 40 vélos. Le cahier des charges prévoit d'entrée une construction modulaire pour pouvoir facilement doubler ou tripler leur capacité. Sage précaution, quand on sait que le véloparc de 70 places à Gières (≈ 2200 pass./jour) est complet depuis sa création !

Le bâti

Les points communs : vu de l'extérieur, les deux véloparcs sont similaires à celui de Gières : local fermé, solide mais avec des parois ajourées. Les deux fabricants proposent le choix entre des poutres en bois comme à Gières, ou des tubes en acier. L'accès est contrôlé par un lecteur de badge (carte OûRA). Le badge commande une « ventouse électro-magnétique ». Ce mécanisme de verrouillage est habituellement fiable et robuste. En cas de panne électrique (rare dans une gare), les deux systèmes ont une batterie de secours.

Le prototype de Moirans (fabricant : Abri-plus) se distingue par le choix d'une paroi en verre derrière les tubes acier, au lieu d'un grillage pour le prototype de Pontcharra (fabricant : Altinnova). Si l'option verre peut paraître séduisante du point de vue esthétique, nous la trouvons moins pratique : le verre n'est joli que s'il est nettoyé régulièrement, on prendra une suee en allant ranger son vélo l'été, et en cas de casse, on sait que les débris de verre adorent se ficher dans nos pneus bien tendres...

Les racks à vélo

Compte tenu des immenses besoins en places vélos, c'est très logiquement la solution de racks à deux étages qui a été retenue. Nous avons pu manipuler des vélos : les ranger en bas, en haut, ranger un vélo entre deux autres bien serrés, et ensuite aller attacher l'antivol du vélo du milieu, bref, toutes les manœuvres quotidiennes des futurs abonnés.

Les cobayes-usagers ont tous préféré le rack de Pontcharra. La principale différence

tient à la hauteur entre sol et rail porte-vélo du niveau haut. Parce que nous dire qu'on n'a qu'à ranger les vélos lourds en bas, ça ne tient pas : en pratique les premiers arrivés rempliront le bas, et les suivants prendront les places qui restent. Il est assez difficile de charger un vélo lourd (pensons aux propriétaires d'un vélo électrique...) sur le niveau du haut dans le véloparc de Moirans. Ensuite, si le « bitonio » pour attacher l'antivol est plus costaud à Moirans, il n'est pas très pratique à attraper quand les vélos sont serrés : pas facile de cadénasser son vélo sans toucher les pneus du vélo voisin avec le pantalon ou la veste... La manœuvre est plus facile à Pontcharra. Nous avons tout de même recommandé au fabricant Altinnova quelques petites améliorations de son système d'attache (prévoir deux câbles par rail au lieu d'un, et l'allonger). Il faudra voir à l'usage si le diamètre du câble d'ancrage est suffisant : dans le prototype, il est moins solide qu'un bon antivol vélo.



Le rack du véloparc de Pontcharra.

Photo Monique GIROUD

Conclusion ?

Nous avons consciencieusement rempli une fiche d'évaluation après chaque visite. Espérons que la Région tiendra compte de l'avis, relativement unanime, exprimé par les usagers cyclistes présents pour ce test.

Monique GIROUD
et Colette GROSSIORD

La SÉMITAG, nous connaissons tous, mais plus précisément, c'est quoi ?

**TRANSPORTS
URBAINS**

Il peut nous arriver de pester un peu le jour où notre bus est en retard. Pourtant, cette grande machine tourne plutôt bien, comme les roues de ses tramways et autobus !

Le réseau est exploité principalement par la SÉMITAG et ses sous-traitants Sem-VFD Transdev-Dauphiné et Grindler. Aujourd'hui, la SÉMITAG avoisine les 1500 membres de personnel, qui réalisent chaque jour une moyenne de 359.000 voyages, ce qui a fait en 2008 76,58 millions de parcours (+ 3,1 % par rapport à 2007). Cela représente 190 voyages / an / habitant. Le nombre de km parcourus a été de 16,47 millions, (+ 1,4 %).

Chaque jour de semaine en horaires d'hiver, sur l'ensemble des lignes TAG + VFD + Transdev-Dauphiné + Grindler, les quatre exploitants du réseau, assurent plus de 5100 courses : 1510 par tramways et 3314 par autobus, auxquels il faut rajouter les services par Navettes, par Ami'Bus ou encore par Proxi'Tag, soit 248.

L'étendue de la surface desservie, en fait celle des 26 communes de la Communauté de Communes "La Métro", représente 307 km², allant de Veurey au Nord jusqu'aux Saillants du Gua au Sud, et de Domène à l'Est jusqu'à Seyssins à l'Ouest. La population totale de l'agglomération est de 403.217 habitants.

L'ensemble du réseau totalise 373 km dont 33,8 km de lignes de tramway. Sur cet ensemble, 59 km sont en site propre.



Tram Citadis et bus Agora, place de la gare à Grenoble

Tarification solidaire : décisions du SMTC

À la rentrée prochaine, une tarification solidaire, basée sur le quotient familial, remplacera les gratuités et réductions en application jusque là, qui concernait principalement les seniors et les personnes en recherche d'emploi.

Le dispositif comporte 5 niveaux de réduction :

- quotient familial de 0 E à 350 E = 95 % ;
- quotient familial de 351 E à 400 E = 82 % ;
- quotient familial de 401 E à 450 E = 70 % ;
- quotient familial de 451 E à 500 E = 57 % ;
- quotient familial de 501 E à 550 E = 45 %.

Avec l'ancien système de réduction, 110.000 personnes en étaient bénéficiaires. Avec le nouveau, ce nombre sera porté à 150.000.

L'amplitude horaire, pour les tramways, va de 4 h 34 à 1 h 51 le lendemain matin, même 2 h 12 pour la C, sauf pour la D qui s'arrête quelques minutes après 21 h. Pour les lignes d'autobus les plus fortes (n° 1 et 3 en véhicules articulés), cette amplitude va de 5 h 30 à 21 h 16. Les lignes d'autobus moyennes (la n° 34 par exemple) va de 5 h 30 à 21 h et celles de midibus (d'une cinquantaine de places) circulent de 6 h à 20 h 56 (comme la ligne 58). Les services Noctibus, qui ne fonctionnent eux que du jeudi au samedi, commencent à 21 h et se terminent à 0 h 25.

Le parc de véhicules TAG + Sem VFD + Transdev-Dauphiné + Grindler totalisait au 31 décembre dernier 88 tramways, 51 autobus articulés, 227 autobus, 18 midibus et 11 minibus du Service de Personnes à Mobilité Réduite (PMR), soit un total de 395 véhicules.

Les 4 axes de tramway sont bien entendu tous accessibles, ce qui représente 125 stations.

22 des 23 lignes d'autobus de tous types sont accessibles aux usagers en fauteuil roulant, équipées à 85 % de quais "accessibles" ou "compatibles" (ces derniers étant un petit peu moins élaborés que les précédents) soit 791 sur 936. 98 % de tous les autobus articulés, standards et midibus sont accessibles, avec abaissement du côté des portes lors des montées d'usagers en fauteuil roulant.

Texte et photo : Jean-Marie GUÉTAT

En quelques lignes, tout sur le réseau

16 mai : reprise des services de la Navette du Bois Français, jusqu'au dimanche 30 août. Nous vous rappelons que cette navette part de la place Victor Hugo à Grenoble, dessert Saint-Martin d'Hères, Gières et Domène avant de faire terminus à Saint-Ismier le Bois Français. Ces services sont assurés les week-ends du 16 mai au 7 juin, et tous les jours ensuite jusqu'au 30 août. Les départs depuis Grenoble ont lieu à 10 h et 13 h 50 ; les retours depuis le Bois Français ont lieu à 13 h, 16 h 20, 17 h et 18 h 30.



juillet : il y a 30 ans, le SMTC et la SÉMITAG inauguraient le service de transport de personnes à mobilité réduite (PMR). Commencé avec 3 minibus spécialement aménagés pour fauteuils roulants, aujourd'hui le parc comprend 11 véhicules spécifiques.

Un peu moins de bus

Le 25 mai le SMTC a voté un ajustement de l'offre de transport qui sera appliqué en deux phases, en raison d'une diminution de fréquentation.

La dernière semaine d'août, qui était traditionnellement en "horaires d'hiver" (avec un peu plus de bus que durant la période estivale) restera en horaires d'été, pour les lignes 3, 9, 11, 16, 21, 26, 30, 34, 51, 55, 56 et 58.

Début septembre, la ligne n° 12 sera remplacée par une navette entre Échirolles-Gare et Eybens-La Grange du Château. Sa fréquence sera renforcée aux heures de pointe du matin et du soir, toute l'année, du lundi au vendredi, aux 10 minutes. Mais la section Gare d'Échirolles-Les Poulardes ne sera plus desservie, dont le nouveau Centre médical des Granges et l'usine Hewlett-Packard.

Début septembre également, la ligne 32, dont le sens sud-nord ne desservait plus l'intérieur de la cité Mistral depuis un an environ restera ainsi. Le gain de temps est d'une minute.

Texte : Jean-Marie GUÉTAT
Photo : Émeric ALMOSNINO

De nouveaux Citadis sur la ligne "A"

Le 4 mai ont été mis en service 15 nouveaux tramways "Citadis" sur la ligne "A", identiques à ceux qui circulent sur la ligne "B", et pour partie sur la "C".

De par leur plus grande capacité (274 places au lieu de 174 pour les anciens tramways TFS de 1987-1997) ces Citadis (photo ci-dessous) permettent d'améliorer les conditions de confort pour les usagers, sans augmenter le nombre de rames. Il y en a même deux en moins.



L'arrivée de ces 15 nouveaux Citadis a permis de mettre en réserve 15 anciens TFS, qui seront rénovés et modernisés, comme le tram n° 2031 qui circule depuis mars 2008 sur la ligne "A". On le reconnaît facilement : de l'extérieur, sa livrée s'approche de celle des Citadis, tout comme à l'intérieur, avec des couleurs plus gaies.

Ces opérations permettront de rallonger la vie des TFS de 20 ans environ, pour une somme de 120.000 euros. Un nouveau Citadis revient lui à plus de 2 millions d'euros.

Les TFS New Look seront mis en service sur la ligne "E" qui joindra Le Fontanil aux grands Boulevards de Grenoble, vers 2014.

Jean-Marie GUÉTAT

Les trolleybus de Lyon un important maillon des T.C.

A Lyon, le trolleybus est un mode majeur. Pour le vérifier, il suffit de consulter le plan synthétisé du réseau où sont présentés seulement les principaux systèmes de transports, qui sont aussi les plus écologiques : les métros, les tramways et ... les trolleybus à haut niveau de service (THNS), car là-bas ils ont franchi le pas il y a plusieurs années.

Lyon, première ville française avec des THNS

La capitale de Rhône-Alpes possède 7 lignes de trolleybus : 5 sont traditionnelles et 2 sont des passages du Diesel à l'électricité ou des modernisations de parties d'anciens itinéraires trolleys. Sur ces derniers, les améliorations consistent principalement en la création de nombreux couloirs réservés, à l'augmentation de la fréquence et en l'affectation de véhicules modernes et repérables à leur livrée extérieure.

Dans l'agglomération Grenobloise, une ligne pourrait se prêter à ce concept : la n° 1 Grenoble-Belgrade / Claix-Pont Rouge. Depuis quelques années l'ADTC fait cette proposition à nos élus, en complétant notre demande par une augmentation des liaisons ferroviaires entre Grenoble et Pont de Claix/Vif. Les élus nous disent préférer un tram-train (tram jusqu'au Rondeau, puis tram-train au delà). L'avantage de notre proposition est une mise en service plus rapide et moins chère que la version tram-train, d'autant que la crise économique risque de reporter de dix à vingt ans le projet de tram-train.

La réélectrification de la ligne n°44

L'autre proposition que nous avons faite à nos élus est la réintroduction de trolleybus sur les deux lignes TAG ainsi exploitées autrefois, les



Trolleybus lyonnais sur la ligne 44 avant sa 1ère suspension d'exploitation de 1997.

Photo : Éric TOURNIQUET

31 et 32. Là aussi, nos élus nous prétextent qu'il faudrait revoir l'ensemble du réseau de lignes électriques aériennes, craignant leur détérioration, le fait que certaines sections sont en dessous des 6 m réglementaires (décret du 17 mai 2001) et qu'on ne pourrait pas remettre des trolleybus en service après une interruption.

Pourtant, à Lyon, l'exploitation par trolleybus de la ligne n° 44 a été plusieurs fois interrompue, sur 1/10 du parcours environ, en raison de travaux urbanistiques très importants et d'un détournement de l'itinéraire pour desservir le nouveau pôle multimodal de la gare de Vaise. Ces interruptions ont eu lieu de février 1997 à septembre 2002 et depuis janvier 2004.

Il se trouve qu'actuellement les Transports en Commun Lyonnais rééquipent la dernière section électrique provisoirement abandonnée, avec l'implantation d'une cinquantaine de poteaux-supports. (Photo ci-dessous).



Nouveaux poteaux de trolleybus de la ligne 44 sur l'avenue du Plateau à La Duchère (repérés par les croix sur la photo). Photo : Jean-Marie GUÉTAT

La réouverture de la ligne est programmée en 2010. Sur le reste du parcours, des zones ont leurs fils aériens à moins des 6 m réglementaires, ce qui n'est pas gênant au regard du décret du 17 mai 2001, puisque celui-ci concerne uniquement les nouvelles lignes ou des anciennes grandement modifiées. Enfin, les lignes de trolleybus ont une durée de vie de 40 ans, terme qui n'est pas atteint à Lyon.

A Grenoble, les mêmes conditions qu'à Lyon sont réunies. Alors, ne serait-il pas opportun de revoir le dossier du trolleybus dans notre agglomération ?

Une conclusion optimiste ? Sachez qu'en plus Lyon mettra en service une troisième ligne de THNS dans les prochaines années.

Qu'en sera-t-il à Grenoble ?

Robert CHAPPELET, Jean-Marie GUÉTAT
et Éric TOURNIQUET

Nouveaux trolleybus en France : 83 km de plus entre 2010 et 2013 !

**TRANSPORTS
URBAINS**

Dans le cadre du plan de relance de l'économie, 57 dossiers concernent les transports en commun. Sur ces 57 dossiers, 7 aideront la création de THNS, ces Trolleybus à Haut Niveau de Service.

Mais les THNS, c'est quoi exactement ?

Le véhicule, tout d'abord : il s'agit de trolleybus, système plutôt connu chez nous puisque nous avons eu jusqu'à 4 lignes simultanément.

Mais là, les véhicules sont ultra-modernes et peuvent même mesurer jusqu'à 24 m avec deux articulations !

Le type de parcours, ensuite : la ligne est très majoritairement pourvue de couloirs réservés ; aux feux tricolores un détecteur spécial donne la priorité aux bus et les arrêts sont aménagés à peu près comme les stations de tramways (notamment avec annonce en temps réel de l'approche des prochains trolleybus).

Nous avons un bel exemple à Grenoble, avec la ligne n° 1 qui va de Grenoble à Pont de Claix et Varcès, mais avec des autobus. Un projet en trolleybus, étudié par le SMTc et la SÉMITAG, datant de 1985 environ n'aboutit jamais.

Depuis plusieurs années, l'ADTC demande cette électrification, tout comme une augmentation du nombre de trains sur la voie parallèle.

Cinq villes avec les nouveaux THNS

Cinq agglomérations ont choisi ce type ultra-moderne de trolleybus : Lorient, Lyon, Nancy, Saint-Étienne et Valenciennes, vont créer 5 lignes de THNS ou en prolonger 2 autres existantes. Cela représentera 84,3 km de nouvelles lignes de trolleybus, qui seront mises en service entre 2010 et 2013.



Trolleybus Cristalis de Lyon.

Photo : Jean-Marie GUÉTAT

Trolleybus à Haut Niveau de Service de Saint-Étienne

Douze kilomètres de trolleybus en plus dans l'agglomération stéphanoise, c'est pour 2013 !

Les travaux de ce Transport en Commun en Site Propre (TCSP) commenceront en 2011, pour joindre par transport électrique La Métare (8.000 habitants) où se trouve un important centre hospitalier, au quartier de Montreynaud (10.000 habitants), en passant par le centre-ville de Saint-Étienne et la plate-forme multimodale de Châteaureux.

Il est aussi intéressant de noter que le profil de cette future ligne est tourmenté, avec des montées et descentes conséquentes, topographie tout à fait indiquée pour le mode trolley. Les trois-quarts de la ligne seront en site réservé. Le trafic journalier projeté s'élèvera à 23.000 voyages quotidiens.

La Communauté de l'agglomération stéphanoise a obtenu de l'État une subvention maximale de 5 millions d'euros, dont 1,72 million d'euros au titre du programme "Dynamique Espoir Banlieues".

Décidément, on retrouve des "similitudes grenobloises"

Le profil de cette future ligne stéphanoise de trolleybus rappelle la numéro 32 de la SÉMITAG (pentes des communes de La Tronche, Corenc et Meylan) que l'ADTC souhaite voir électrifiée, et la charge de cette même ligne stéphanoise est proche du trafic de notre ligne d'autobus articulés SÉMITAG n° 1 (24.000 pour nous et 23.000 pour Saint-Étienne).

Ces constatations convaincront-elles nos édiles ?

Le Grenelle de l'environnement à Grenoble

Dans le cadre du "Grenelle de l'Environnement", l'État participera à l'extension de la ligne de tramway B de l'actuel terminus "Cité internationale" jusqu'au rond-point de la Résistance (pont

haubané) et à la construction de la ligne E depuis Le Fontanil jusqu'aux Grands boulevards de Grenoble. Cette participation s'élèvera à 31,3 millions d'euros sur les 341 millions d'euros HT.

Dossier d'Enquête Préalable (DEP) pour le prolongement de la ligne de tramway B

Du 15 juin au 17 juillet, vous pouvez vous rendre en Mairie de Grenoble ou encore à l'antenne-mairie située au 10 rue Abbé Grégoire ou enfin au SMTc 3 rue Malakoff à Grenoble, pour prendre connaissance de cet important dossier.

Vous pouvez également consulter ce dossier sur internet à l'adresse suivante, directe sur le dossier :

www.smtc-grenoble.org/?q=node/40

Principales caractéristiques actuelles de ce prolongement :

- Longueur = 1,6 km.
- Nombre de stations = 2 (à proximité immédiate de l'entrée du CEA carrefour du chemin Mutte et terminus juste avant le rond-point de la Résistance). Le terminus actuel "Cité Internationale", qui deviendra une simple station, sera légèrement déplacé pour se positionner dans l'axe de la rue des Martyrs.
- La partie du passage supérieur routier qui enjambe l'avenue des Martyrs sera démolie, mais celle passant par dessus les voies SNCF sera gardée.
- Contrainte technique pour permettre dans le futur le passage de trams-trains.
- Rames supplémentaires nécessaires = 3.
- Emplois desservis = 8000.
- Population desservie = 3500.
- Coût total prévisionnel TTC = 53 millions d'euros.
- Le "temps de retour financier" de ce prolongement est de 14 ans.
- Le bénéfice par euro investi est de 4,09 € valeur 2008.

Démarrage des travaux : début 2010.

Textes et photo de cette page :
Jean-Marie GUÉTAT

Calendrier des réunions ADTC

Commission transports urbains et
ferroviaires (18h30) :
21 sept. ; 19 oct. et 23 novembre.

Commission vélos & piétons (18h30) :
28 sept. ; 26 oct. et 30 novembre.

Commission du bulletin (18h30) :
7 septembre, 5 octobre et 9 novembre.

ADHÉREZ à l'ADTC

Adhésion "Une personne"	9 euros
Adhésion "Couple"	12 euros
Adhésion "Étudiant"	2 euros
Adhésion "Petit revenu"	2 euros
Don de soutien à partir de	15 euros

ADTC INFORMATIONS

Vente au numéro	3,00 euros
Abonnement annuel sans adhésion	10,00 euros

Abonnement + Adhésion : faire le total

L'ADTC sur internet

<http://www.adtc-grenoble.org>

courriel : contact@adtc-grenoble.org

L'ADTC est membre de :

FNAUT, Fédération Nationale des
Associations d'Usagers des Transports

==> www.fnaut.asso.fr

FUBicy, Fédération des Usagers de la
Bicyclette ==> www.fubicy.org

Rue de l'Avenir,

==> www.ruedelavenir.com

FRAPNa-Isère, Fédération Rhône-
Alpes de protection de la Nature

==> www.frapna.org

Droit du piéton,

AEDTF, Association Européenne
pour le Développement du Transport
Ferroviaire.

==> www.aedtf.org

Bulletin trimestriel publié par :

**Association pour
le Développement des
Transports en Commun,
voies cyclables et piétonnes
dans la région grenobloise**

MNEI, 5 place Bir Hakeim

38000 GRENOBLE

Tél. 04 76 63 80 55

Fax 04 76 51 24 66 (préciser ADTC)

Directeur de la publication :

Jean-Marie GUÉTAT

N° de CPPAP : 0405 G 82982

Tiré à 1500 exemplaires sur papier recyclé
par l'Imprimerie Notre-Dame

80, rue Vaucanson

38330 MONTBONNOT

Photos de couverture :

C. GROSSIORD & M. GIROUD

Vignettes de couverture :

Cled'12 et Jean-Marie GUÉTAT

Revue de presse

Élus, opérateurs et usagers unis pour une relance du transport public

C'est une première. Réunis au Sénat le 17 mars, les Présidents du GART, de l'UTP et de la FNAUT (Fédération Nationale des Usagers des Transports) (ndlr : cette dernière étant dirigée par Jean Sivardière, Président-Fondateur de notre association ADTC) ont plaidé ensemble pour que l'État accroisse son effort en faveur des transports publics.



Le moment est bien choisi car le 25 mars un jury examinera les appels à projets des transports urbains. 42 autorités organisatrices de transport ont déposé pas moins de 60 projets.

Les taux de subvention proposés :

Trolleybus à Haut Niveau de Service	25 %
Bus à Haut Niveau de Service	20 %
Tramway	25 %
Métro	15 %
Pôle d'échange	15 %
Parkings à vélos	15 %
Systèmes d'info et de comm.	15 %
Ces taux ne prennent en compte que les infrastructures.	

Le plafond de ces dépenses subventionnables, par km, est de : 8 M euros / km pour le trolleybus, 5 M d'euros pour l'autobus, 20 M d'euros pour le tramway et 20 M d'euros pour le métro.

Ville & Transports, n° 468 du 25 mars 2009

Sites propres de province : l'État met 800 millions sur la table

Finalement, l'État apporte 800 millions d'euros au lieu des 700 millions prévus initialement et va aider financièrement 50 projets de 36 agglomérations, ce qui représente 365 km de lignes.

L'agglomération grenobloise recevra 31,3

millions pour ses lignes de tramways B et E.

Onze projets non retenus "parce que non arrivés à maturité" devraient être repêchés pour participer au second appel à projets que lancera le ministère en 2010.

Transport Public, n° 1091, mai 2009

L'après-voiture

(ndlr : ce dossier présente un diagnostic intéressant sur l'évolution de la mobilité, en insistant sur le découplage croissant entre possession de l'objet voiture (à pétrole ou électrique) et usage. Il donne aussi de nombreux exemples de services émergents ou innovants dans le domaine des transports, la plupart ayant pour but de "rester mobile en se passant de la voiture").

Pendant 100 ans, l'auto a régné sans partage. C'est fini. La mobilité se décline autrement. (...) Quels constructeurs capteront la rente des nouveaux écosystèmes de mobilité (...). Peut-être, simplement, ceux qui auront su abandonner le rêve de la "bagnole" avant qu'il ne devienne cauchemar.

L'âge moyen de l'acheteur de voiture neuve est passé de 52 à 54 ans au cours des deux dernières années. (...) Confrontés aux restrictions de crédit, -60 % des automobiles en France et jusqu'à 95 % en Grande Bretagne sont achetées ainsi- , les consommateurs peuvent faire virer brutalement les comptes au rouge en annulant leurs achats. (...). Les lendemains de l'Europe automobile risquent de ne pas chanter et les diverses aides au secteur n'être que cautère sur jambe de bois (...). Pour B. Mazloff, sociologue et fondateur du groupe Chronos, l'auto-partage va logiquement devoir croître : une voiture collective, c'est 7 à 10 voitures en moins dans le circuit. (...).

De fait, Hitler -le premier chef d'État à bitumer en grand son pays- à Pompidou, en passant par Eisenhower, les plans (auto)routiers ont en leur temps servi à la relance (...). Mais à l'époque, tout cela se faisait à la pelle et à la pioche, rappelle J. Billard, directeur de recherche honoraire du Collège de France et auteur d'un *Abrégé d'histoire des routes*. Aujourd'hui, les travaux publics sont une activité intense en capital et pauvre en emplois. Entre 1959 (premières statistiques disponibles) et 2006/2007, leur contribution à l'emploi n'a jamais dépassé 1,1 %. Même si la France place trois groupes parmi les dix premiers du BTP en Europe.

Enjeux - Les Échos, n° 255 de mars 2009