

SGTE : Kilometres - voitures. indices : 1950=100

1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
100	102,03	107,31	135,31	144,28	160,35 135,46	180,46 155,14	185,96 161,07

1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965
191,68 166,35	203,91 175,98	182,49 185,38	201,88	218,23	232,34	245,30	245,37

1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
257,53	283,50	303,91	318,38	311,14	322,72	324,31

SGTE. voyageurs Transportés. Indices. 1950 = 100

1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
100	94,59	101,35	105,41	116,22	134,41 128,38	148,62 148,65	162,47

1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965
168,81 162,92	179,12 179,73	189,07 189,19	206,15	223,19	231,05 231,08	237,03 236,49	246,55 264,96

1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
248,11 247,30	255,47 255,41	238,46 237,84	246,85 247,30	244,69 244,58	241,14 241,84	225,66 225,67

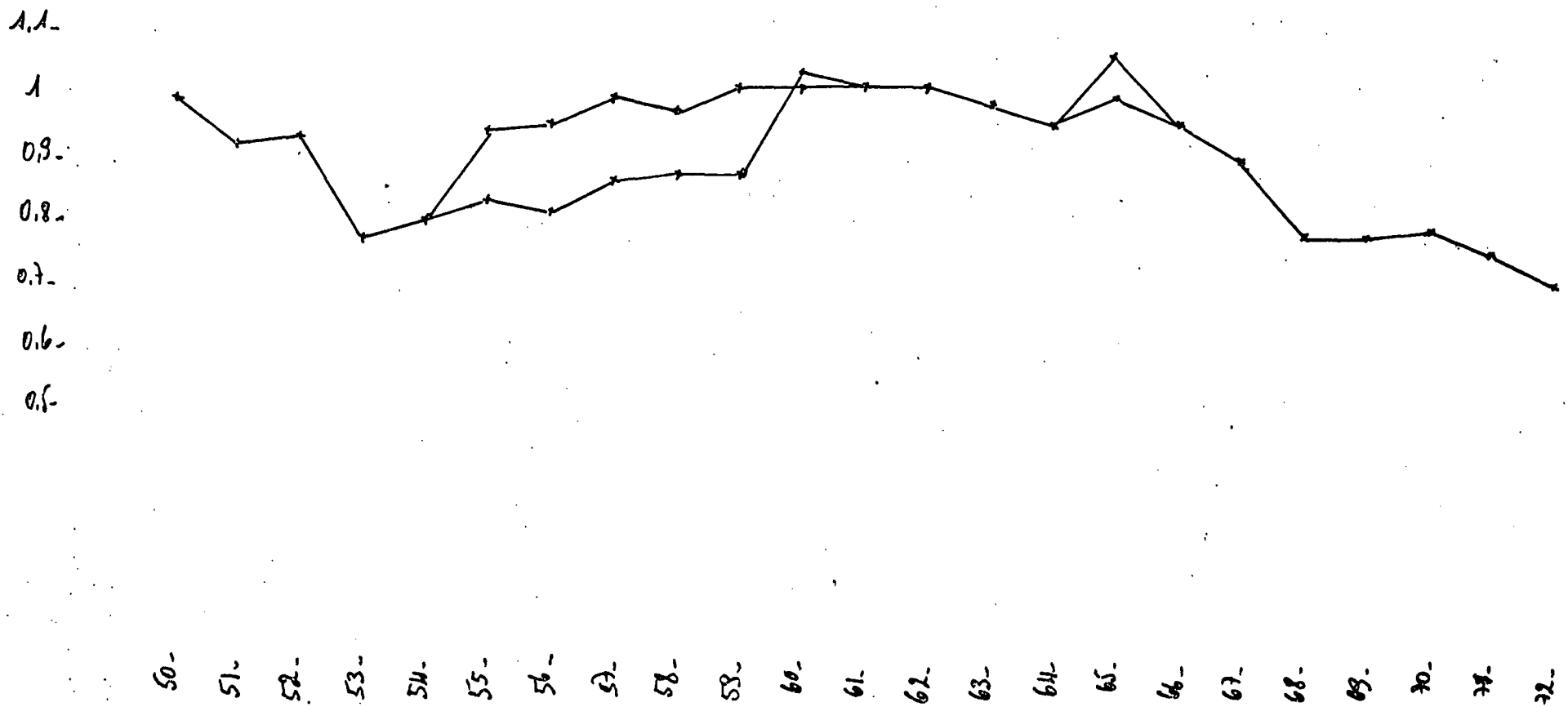
SGTE Indicateur "d'efficacité" = $\frac{\text{Nombre de voyageurs.}}{\text{Kilomètres-voitures.}}$

1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
1	0,93	0,94	0,78	0,81	0,84 0,95	0,82 0,96	0,87 1

1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965
0,88 0,98	0,88 1,02	1,04 1,02	1,02	1,02	0,99	0,96 0,96	1 1,07

1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
0,96	0,90	0,78	0,78	0,79	0,75	0,70

S.G.T.E. $\frac{\text{Indice du nombre de voyageurs}}{\text{Indice des kilom\u00e8tres-voitures}}$



SGTE Kilométrés - voitures indices 1955 = 100.

	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963
Trolleybus	100	106,85	108,34	109,26	109,37	109,91	113,25	117,60	121,77
Autobus et Autocars	100	117,94	123,21	123,28	143,71	117,50	137,81	153,64	166,84
Total.	100	112,54	115,97	119,53	127,16	113,80	125,90	136,10	144,90

	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973
Trolleybus	125,11	125,48	123,35	123,35	120,48	120,48	111,21	110,47	106,58	111,17
Autobus et Autocars	179,41	179,15	195,95	227,52	255,05	272,64	272,64	287,33	293,05	309,14
Total.	152,97	153,02	160,60	176,80	189,53	198,55	194,04	201,26	202,25	213,05

SGTE . Nombre de voyageurs transportés . Indices 1955 = 100.

	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963
Trolleybus	100	-	116,77	-	119,40	122,24	125,15	129,45	126,60
Autobus	100	-	129,40	-	162,21	179,13	212,29	242,47	266,50
TOTAL.	100	110,57	120,88	125,59	133,26	140,66	153,37	166,05	171,90

	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972 .
Trolleybus	124,57	125,73	124,10	118,63	102,70	101,94	95,47	89,44	81,91
Autobus	284,44	303,91	310,89	339,24	339,40	354,26	362,80	367,77	347,40
Total .	170,35	183,44	184,59	190,07	177,41	183,66	182,05	179,57	167,89

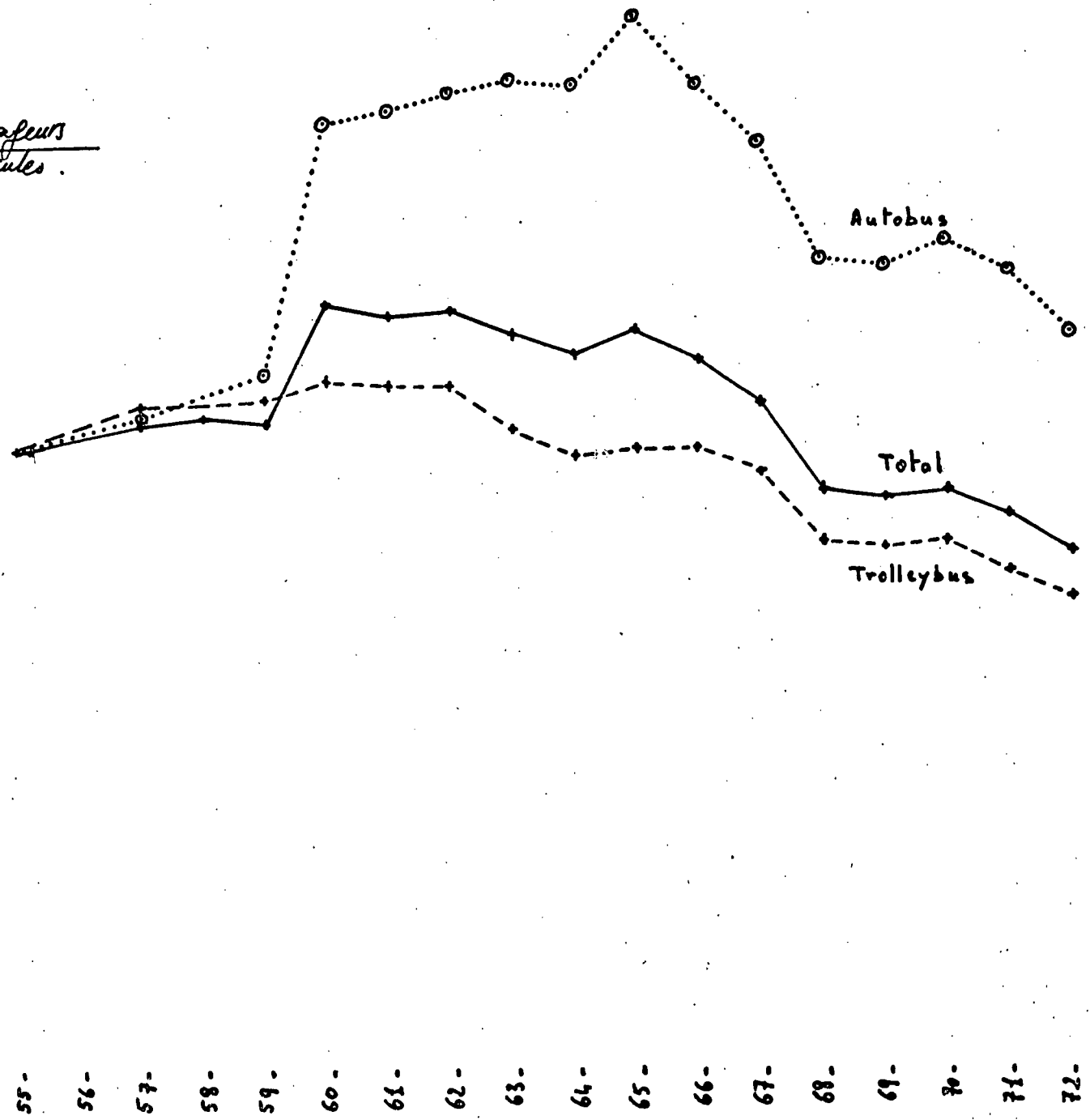
SGTE Indicateur "d'efficacité" = $\frac{\text{nombre de voyageurs}}{\text{kilomètres - voitures.}}$

	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963
Trolleybus	1	-	1,07	-	1,08	1,11	1,10	1,10	1,03
Autobus	1	-	1,05	-	1,12	1,52	1,54	1,57	1,59
Total.	1	-	1,04	1,05	1,04	1,23	1,24	1,22	1,18

	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972.
Trolleybus	0,99	1,00	1,00	0,96	0,85	0,84	0,85	0,80	0,76
Autobus	1,58	1,69	1,58	1,49	1,30	1,29	1,33	1,27	1,18
Total.	1,15	1,19	1,14	1,07	0,93	0,92	0,93	0,87	0,82

1,7 -
1,6 -
1,5 -
1,4 -
1,3 -
1,2 -
1,1 -
1 -
0,9 -
0,8 -
0,7 -

SGTE
indice du nombre de voyageurs
indice des kilomètres - véhicules.



SGTE. PERC Indices base 1955 = 100.

	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965
Trolleybus	100	109,48	144,24	144,24	144,24	144,24	144,24	138,04	166,60	171,36	171,36
Autobus	100	73,78	134,51	134,92	164,92	173,60	182,28	208,32	217,00	217,00	217,00
Total	100	90,80	124,85 122,58	124,85	140,74	145,28	149,82	174,79	192,95 181,60	195,22	195,22

	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973
Trolleybus	195,16	193,92 185,64	193,92 214,20	180,88	180,88	180,88	180,88	180,88
Autobus	269,08 299,46	325,50 323,84	325,50	347,20	368,90	368,90	368,90	368,90 390,60
Total	233,81	245,16 258,78	267,86 274,67	256,51	267,86	279,21	279,21	279,21 290,56

SGTE. indicateur "d'efficacite" = $\frac{\text{indice kilomètres-voitures par type de véhicule.}}{\text{indice du parc.}}$

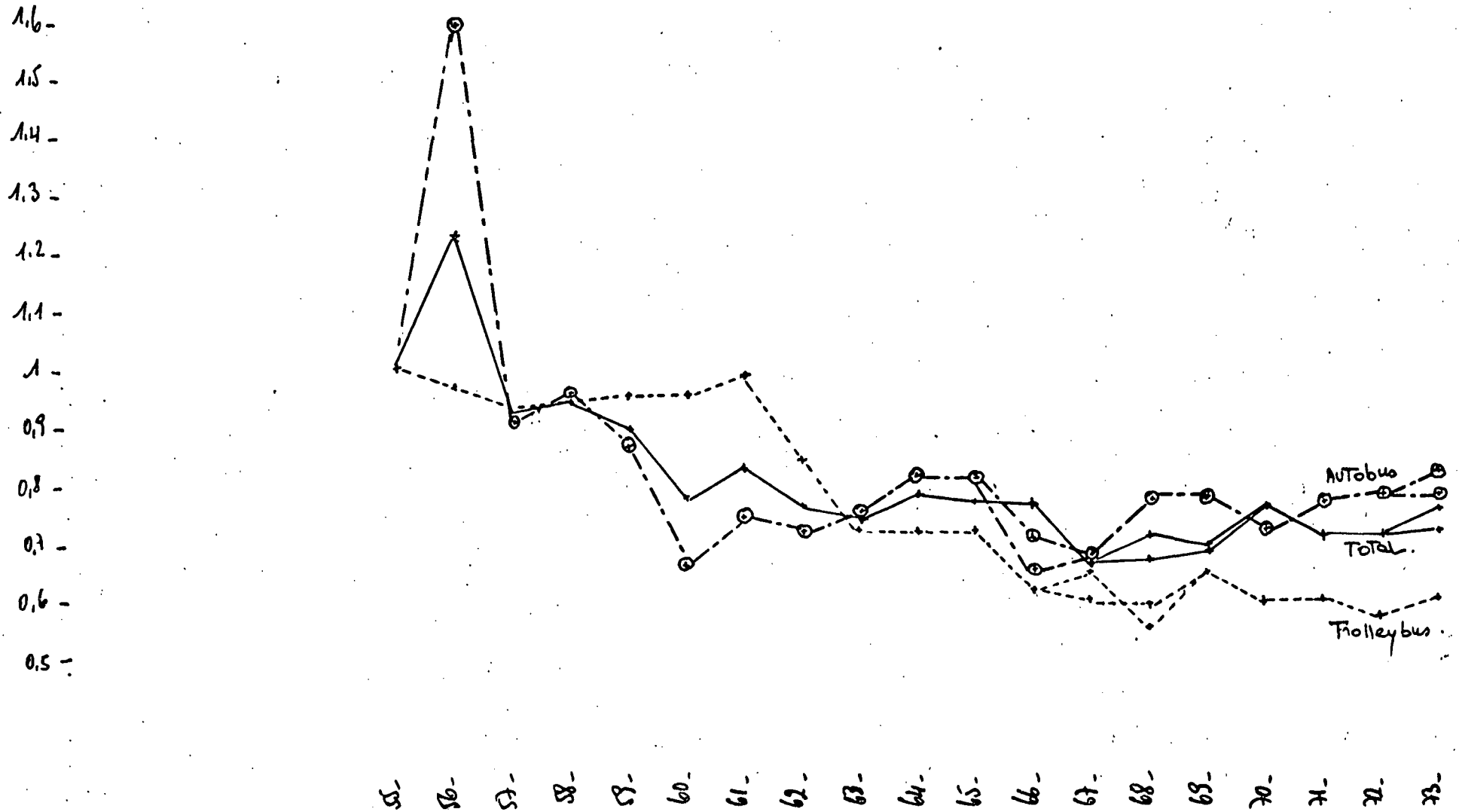
	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966
Trolleybus	1	0,97	0,94	0,95	0,96	0,96	0,93	0,85	0,73	0,73	0,73	0,63
Autobus	1	1,59	0,91	0,96	0,87	0,60	0,75	0,73	0,76	0,82	0,82	0,72 0,65
Total	1	1,23	0,92 0,94	0,95	0,90	0,90	0,84	0,77	0,75	0,79	0,78	0,78

	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973
Trolleybus	0,61 0,66	0,60 0,56	0,66	0,61	0,61	0,58	0,61
Autobus	0,69 0,68	0,78	0,78	0,73	0,77	0,79	0,83 0,79
Total	0,68	0,72 0,68	0,70 0,69	0,77	0,72	0,72	0,76 0,73

SGTB. $\frac{\text{indice des kilometres voitures}}{\text{indice du parc}}$



SGTE Indice des Kilometres voitures par type de vehicule.
Indice du parc



REMARQUES SUR L'ÉVOLUTION PHYSIQUE DE LA S. G. T. E.

Exprimé en nombre de véhicules, le parc s'est accru de 207,5% entre 1956 et 1973, passant de 40 à 123 unités.

Rapidement, l'autobus prend la première place : il représente 42,5% du parc en 1956 et 56,4% l'année suivante. En 1973, sa part est de 69,1% du total des véhicules.

Alors que la baisse brutale du nombre de véhicules en parc entre 1950 et 1951 correspond à la disparition des tramways (1), il n'y a pas de phénomène de substitution de la technologie autobus à la technologie trolleybus. Celle-ci s'est maintenue, le nombre de véhicules de ce type s'accroissant de 65,2% entre 1956 et 1973. Avec un accroissement de 400% sur la même période, ce sont cependant les autobus qui ont assuré la plus grande part dans la croissance du parc.

Les données disponibles nous montrent un accroissement du nombre de places offertes de 160% entre 1956 et 1968. Dans le même temps, le parc s'est accru, selon les sources, de 202,5% (7) ou de 195% (3). Cette indication signifie une diminution de la capacité moyenne des véhicules mis en circulation, ce qui est contradictoire avec le fait que la capacité MINES des véhicules les plus récents du marché est la plus élevée. Même la source S.G.T.E. confirmant les chiffres obtenus, la contradiction ne peut être levée !

Sur la même période 1956-1968, les effectifs salariés de l'entreprise ont connu une augmentation beaucoup plus faible : 58,4% (3) ou 55% (5). Il y a là un décalage très important par rapport à la progression du matériel roulant, malgré la réduction du temps de travail hebdomadaire sur la période et dont les facteurs sont essentiellement :

- . stabilité du personnel administratif, dont l'importance dépend peu de la taille de l'entreprise ;
- . très faible croissance du personnel d'entretien
- . mise à agent unique.

(1) Nous n'avons pas les chiffres traduisant le phénomène, mais le poste "matériel roulant tramways" figure pour la dernière fois à l'actif du bilan en 1952, les "installations, voies et lignes de tramways" disparaissant des immobilisations après l'Exercice 1954.

Les données recueillies, certes trop globales, laissent supposer cependant une recherche de productivité impliquant une rationalisation importante de l'usage de la main d'oeuvre. Ainsi, par exemple, le rapport du nombre de salariés au nombre de véhicules qui s'établissait à 5 environ en 1956, est de l'ordre de 2,6 en 1968 ainsi qu'en 1972.

Globalement, le nombre de kilomètres-véhicules effectués par la Société s'est accru de 102,3% de 1955 à 1972. On a ainsi une estimation de la "production" de l'entreprise. Cependant, la structure de cette "production" s'est modifiée dans le temps.

Pour les trolleybus, on peut distinguer deux phases :

- jusqu'en 1965, une croissance lente du nombre de kilomètres-véhicules : 25,5% de 1955 à 1965 ;
- depuis 1965, une décroissance de cette activité : - 15,1% de 1965 à 1972, qui va en s'accélégrant : - 11,5% de 1969 à 1972.

Ainsi, globalement, la "production trolleybus" de la S.G.T.E. en 1972 se retrouve-t-elle sensiblement au même niveau qu'en 1955 (seulement 6,6% de plus).

Au contraire, sur cette période, l'activité des autobus a été presque multipliée par 3 : accroissement du nombre de kilomètres-véhicules de 193,1% de 1955 à 1972

On peut schématiquement décomposer cette progression en quatre phases :

- une période de croissance jusqu'en 1959 (+ 43,7% depuis 1955) suivie d'une chute brutale et inexpliquée de l'activité en 1960 ;
- une deuxième phase d'essor jusqu'en 1965, année qui marque un palier à un niveau d'environ 80% supérieur à celui de 1955 ;
- durant la troisième étape, jusqu'en 1969, la progression du nombre de kilomètres-véhicules est rapide : 52,2% par rapport à 1965 ;
- depuis 1969, l'activité des autobus, après un palier en 1970, a repris sa croissance, mais celle-ci compense la chute du trolleybus, dans le cadre d'un "tassement" global de la production de l'entreprise.

Par rapport à cette production de kilomètres-voitures, la fréquentation du réseau s'est accrue de 67,9% (7) entre 1955 et 1972. Cette constatation, trop globale, recouvre en fait deux périodes :

- jusqu'en 1965 (2) ou 1967 (7), une croissance continue du nombre de voyageurs transportés : 90,1% (7) de 1955 à 1967 ;
- une baisse du trafic : - 11,7% (7) de 1967 à 1972.

En distinguant selon les modes technologiques, on constate que la baisse de trafic n'est intervenue qu'en 1972 pour les lignes d'autobus (si l'on excepte le cas particulier de 1968), alors qu'elle est apparue depuis 1963 sur les lignes de trolleybus.

On notera également l'apparition en 1964 des services spéciaux et occasionnels assurés par autobus et autocars. Partis d'un niveau très faible, ils ont connu une forte croissance jusqu'en 1971 : 721%, date à laquelle ils représentaient 15,1% du trafic des lignes d'autobus, et 10,1% du trafic total assuré par la S. G. T. E. E, 1972, ces services ont connu une baisse importante : - 12,2% par rapport à leur niveau de 1971.

Il faut enfin faire trois remarques à propos de la vitesse commerciale des véhicules, malgré l'insuffisance relative des données en notre possession :

- A 18 années d'intervalle (1953-1971), les écarts enregistrés sont relativement faibles ;
- les variations de vitesse semblent connaître une plus grande amplitude sur le réseau d'autobus que sur le réseau de trolleybus ;
- contrairement à ce qui est généralement proclamé et admis pour l'ensemble des réseaux, la vitesse commerciale des véhicules de la S. G. T. E. ne s'est pas réduite mais accrue dans la période récente, tant pour les trolleybus que pour les autobus ; la vitesse minimale des véhicules est restée à peu près constante sur 5 années récentes (1967-1971), alors que la vitesse moyenne augmentait pendant la même période.

La confrontation des indices de trafic avec les indices de kilomètres-véhicules constitue une évaluation, grossière il est vrai, de l'efficacité ou du rendement de l'exploitation. Cet indicateur suppose que le trajet moyen de l'utilisateur reste constant sur la période. Il n'implique pas, par lui-même une appréciation sur le caractère interne ou externe à l'exploitation des causes supposées des résultats obtenus.

Si l'on prend l'année 1955 pour origine, il apparaît qu'après une phase de croissance jusqu'en 1960, l'efficacité de l'exploitation reste à peu près stable jusqu'en 1965 ; elle décroît ensuite avec une courte étape de "stabilisation" (1969-1970) jusqu'à atteindre, en 1972, 83% de son niveau de 1955.

L'analyse doit cependant distinguer selon le type de véhicules :

- L'efficacité des trolleybus, jusqu'en 1962 est en légère augmentation ou reste stable. Elle décroît ensuite jusqu'en 1972, avec deux périodes de "freinage" : 1965-1966 et 1969-1970.
- Le rendement de l'exploitation des autobus s'accroît de 69% pendant les dix premières années, mais il chute rapidement à partir de 1965 et jusqu'en 1972, malgré un palier en 1969, et même un léger redressement en 1970.

C - DONNEES FINANCIERES

Il a été possible, notamment grâce à l'obligeance de la S. G. T. E., de retracer l'évolution du bilan depuis 1952, c'est-à-dire depuis la date de disparition des tramways dans l'exploitation. Par contre, le compte d'exploitation n'est utilisable que depuis 1960 en raison des différences de nomenclature de présentation pour la période antérieure.

Comme nous l'avons fait pour les données physiques, nous reproduisons ci-après les valeurs des principaux postes du bilan et du compte d'exploitation, et nous en proposons une représentation graphique. Par contre, nous ne présenterons aucun commentaire de ces données.

COMPTES D'EXPLOITATION S.G.T.E.

(en milliers de F.)

Débit	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
Frais de personnel	2 379	2 922	3 787	4 882	5 350	5 515	5 842	6 522	7 675	7 987	8 902	9 925	11 231
Impôts et taxes	451	517	588	688	789	857	933	1 039	1 687	2 170	2 355	2 472	2 876
Travaux, fournitures, serv. extérieurs	1 209	1 238	1 390	1 656	1 181	1 954	2 116	2 143	2 226	2 878	2 622	2 947	2 672
Transports et déplacements	24	26	21	36	28	57	49	46	40	37	40	47	40
Frais divers de gestion	53	59	64	88	163	116	119	137	146	130	160	101	319
Frais financiers	54	53	63	59	70	92	125	150	180	175	179	221	224
Dotation de l'ex. aux amortissements	412	391	410	441	421	436	650	770	816	587	499	561	782
Solde : bénéfice d'exploitation	153	106	74			102	111	100					110
Total	4 737	5 314	6 398	7 849	8 703	9 129	9 946	10 906	12 771	13 465	14 757	16 274	18 255

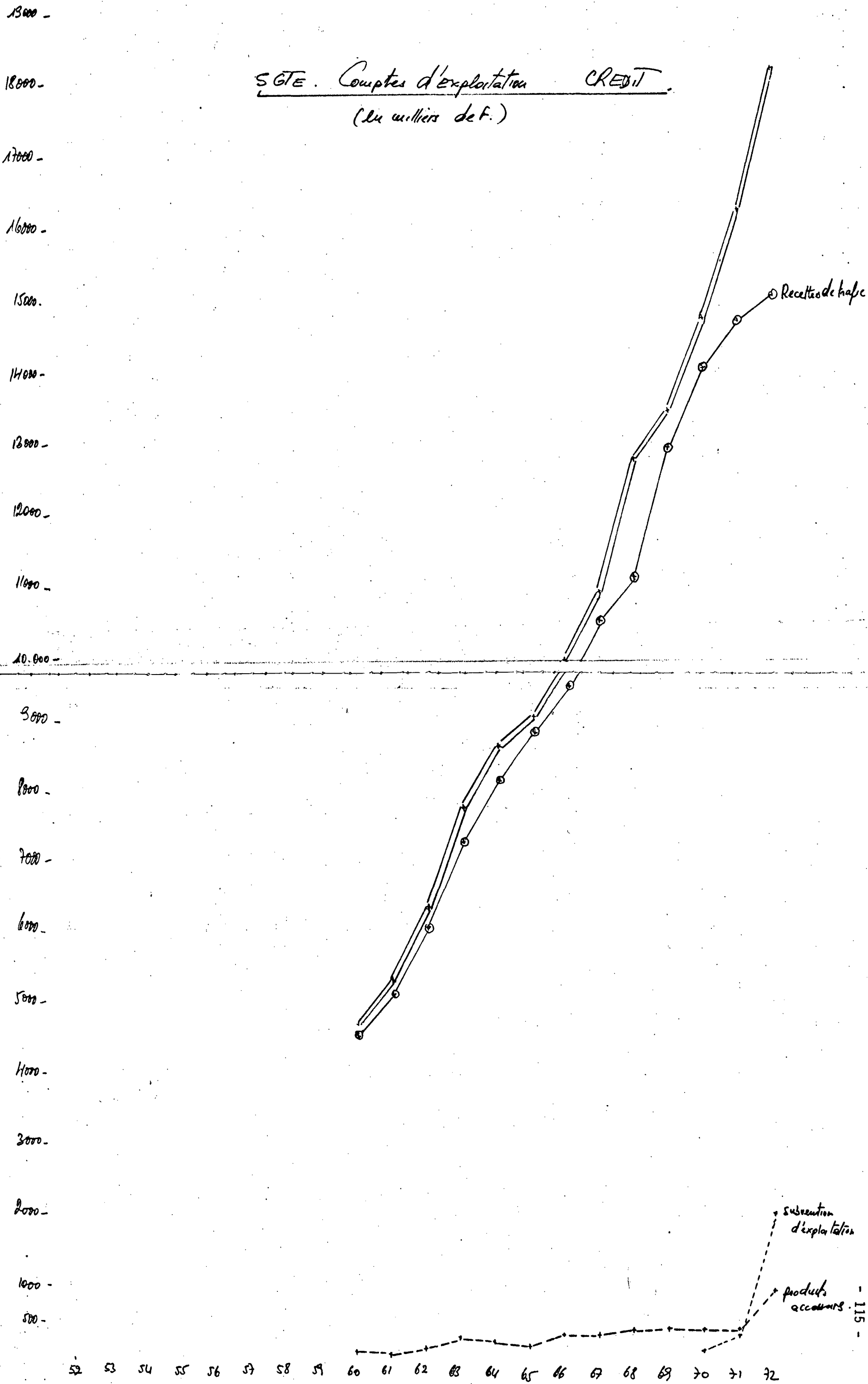
Crédit

Recettes de trafic	4 599	5 181	6 144	7 358	8 215	8 900	9 550	10 512	11 122	12 950	14 063	14 719	15 083
Subventions d'exploitation											165	380	2 111
Produits accessoires	112	98	185	310	255	206	371	374	449	483	467	487	1 040
Produits financiers	26	34	51	7	16	33	25	20	20	24	15	32	20
Divers			16	17	58				92	7			
Solde : perte d'exploitation				155	157				1 088		47	656	
Total	4 737	5 314	6 398	7 849	8 703	9 129	9 946	10 906	12 771	13 465	14 757	16 274	18 255

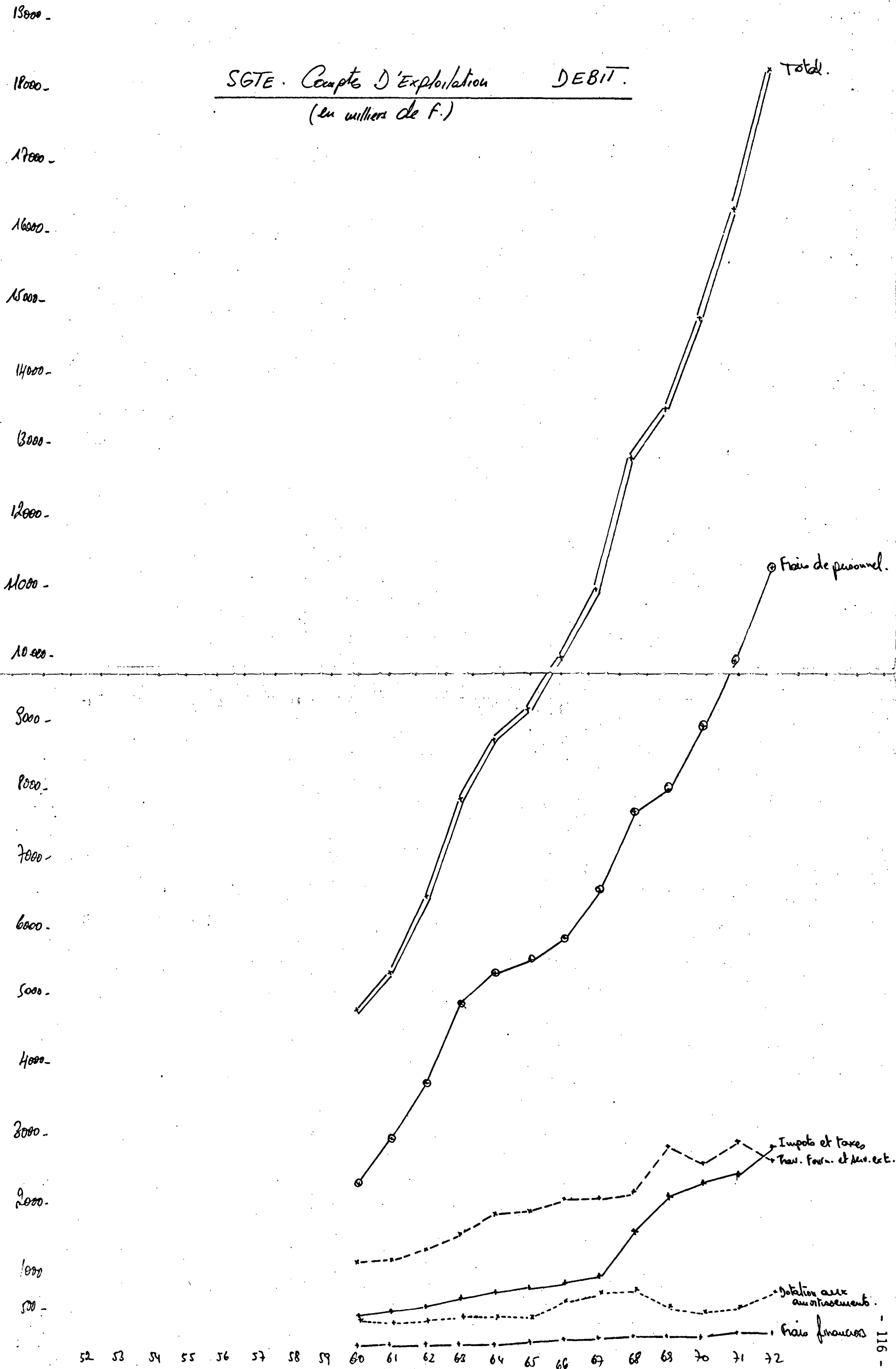
Sources : S.M.T.C.A.G.

Fiches S.E.F.

SGTE. Comptes d'exploitation CREDIT.
(en milliers de F.)



SGTE. Comptes D'Exploitation DEBIT.
(en milliers de F.)



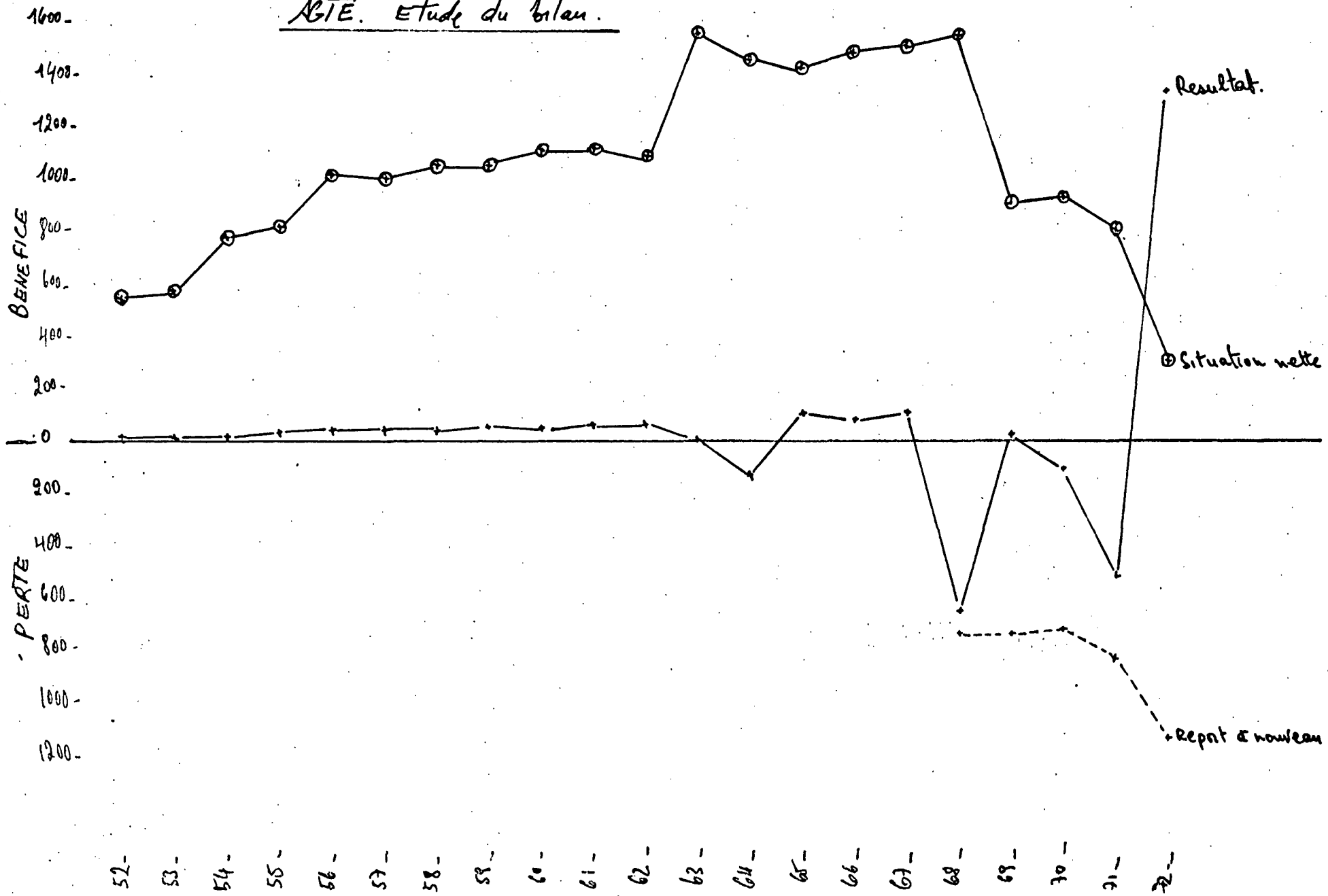
S. G. T. E.
Bilans de 1952 à 1972

Actif	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
Immobilisations (valeur nette) total	1 433	1 356	1 651	1 838	1 894	1 853	1 877	1 804	1 606	1 482	2 274	2 734	2 807	3 335	4 187	4 721	4 339	4 971	5 128	5 244	4 551
Imm. domaine concédé	369	473	475	467	434	396	520	445	427	463	484	505	639	611	578	529	514	460	410	372	386
Matériel roulant	919	743	1 017	1 151	1 258	1 216	1 224	1 225	1 091	869	1 609	1 789	1 598	1 409	1 552	1 954	2 270	2 404	2 674	2 852	2 315
Outillage - installations nouvelles	116	109	130	129	121	120	129	4	3	2	1	12	72	99	208	302	264	240	223	247	221
Domaine privé	29	31	29	91	86	121	129	130	85	148	180	428	498	1 216	1 849	1 936	1 891	1 867	1 821	1 773	1 629
Autres valeurs immobilières	3	43	3	4	4	-	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	-	-	-	-	15	15	104	67	54	101
Valeurs d'exploitation	232	222	224	227	199	228	231	244	349	330	274	283	391	372	424	553	392	365	344	423	498
Valeurs réalisables																					
Clients et deb. divers	40	59	99	148	127	137	143	162	255	235	469	432	453	532	530	847	863	690	1 031	1 309	1 864
Autres	41	109	265	90	280	573	460	709	770	1 142	725	674	628	1 743	963	1 712	1 031	645	924	628	804
Résultats : perte	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	137	-	-	-	639	-	112	507	-
Total	1 746	1 784	2 245	2 309	2 512	2 794	2 743	2 919	2 981	3 188	3 744	4 128	4 420	5 453	6 107	7 849	7 880	6 777	7 608	8 168	7 790
Passif																					
Capital et réserves																					
Capital	400	400	400	400	750	750	750	750	750	750	930	930	930	930	930	930	930	930	930	930	930
Réserves	141	155	379	416	255	235	285	287	347	358	140	615	615	488	552	577	707	709	709	709	709
Report à nouveau	1	1	-	-	9	9	11	4	8	9	13	7	10	-	-	-	- 732	- 732	- 711	- 824	1 131
Situation nette	542	556	779	816	1 014	994	1 046	1 041	1 105	1 117	1 083	1 542	1 455	1 418	1 482	1 507	1 553	905	928	815	307
Dettes à long terme	1 001	993	1 267	1 197	1 218	1 331	1 257	1 324	1 230	1 330	1 217	1 546	1 382	1 860	2 605	3 239	3 604	2 803	2 868	3 442	2 774
Dettes à moyen terme														250	570	467	364	209	106	52	-
Dettes à court terme	181	205	168	253	227	500	396	498	601	684	1 384	1 025	1 481	1 812	1 371	2 530	2 358	2 837	3 706	3 858	3 374
Résultats : bénéfiques	21	27	29	41	51	52	44	55	51	56	60	3	-	111	77	105	-	22	-	-	1 334
Total	1 746	1 784	2 245	2 309	2 512	2 794	2 743	2 919	2 981	3 188	3 744	4 128	4 420	5 453	6 107	7 849	7 880	6 777	7 606	8 168	7 790

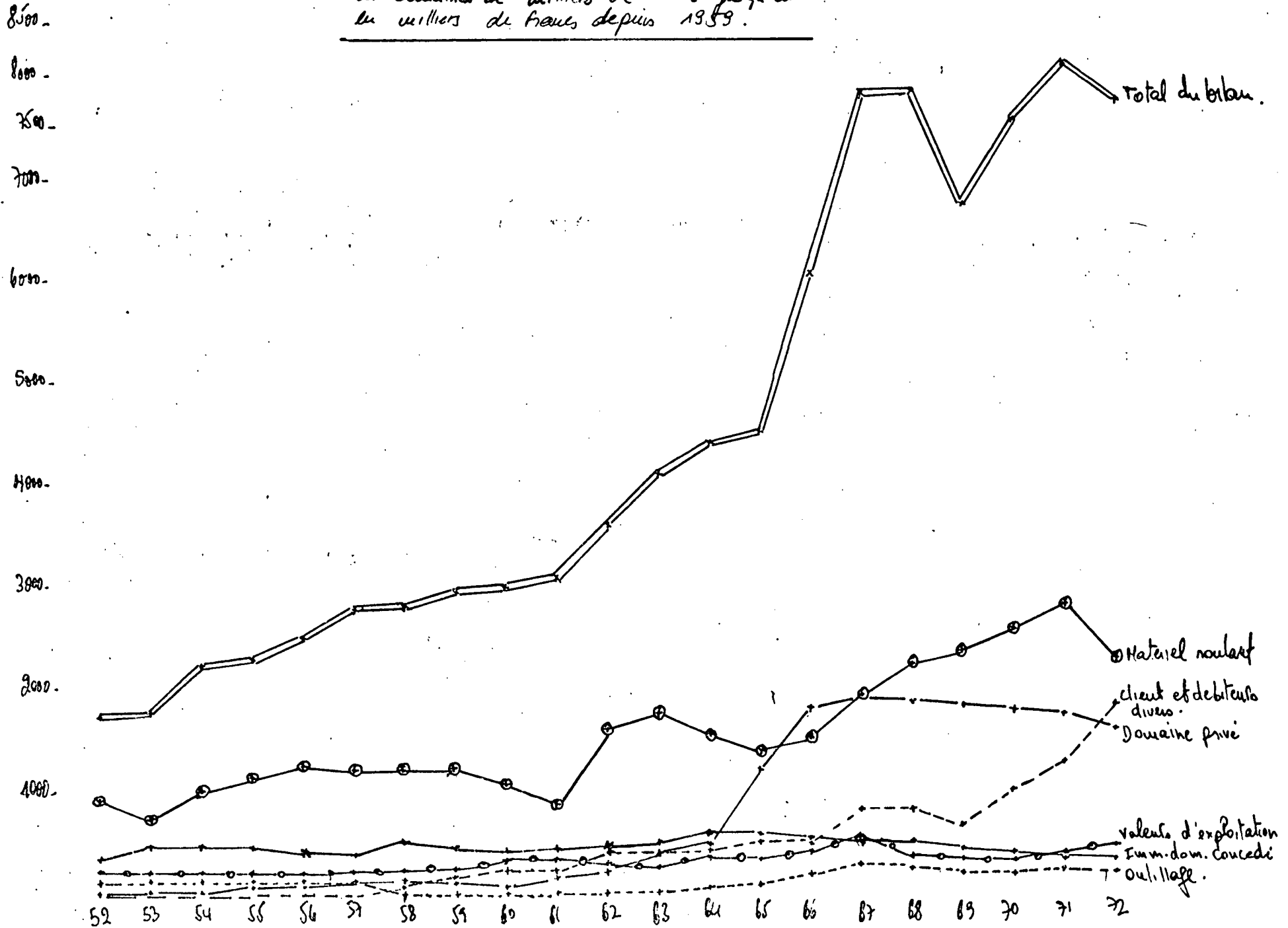
De 1952 à 1959 y compris, chiffres en anciens francs exprimés en centaine de milliers.
A partir de l'exercice 1960, chiffres en milliers de francs nouveaux.

Jusqu'à 1960 incluse, la prime d'émission fait l'objet d'une mention distincte -
à partir de 1961, elle est incluse dans le total des réserves.

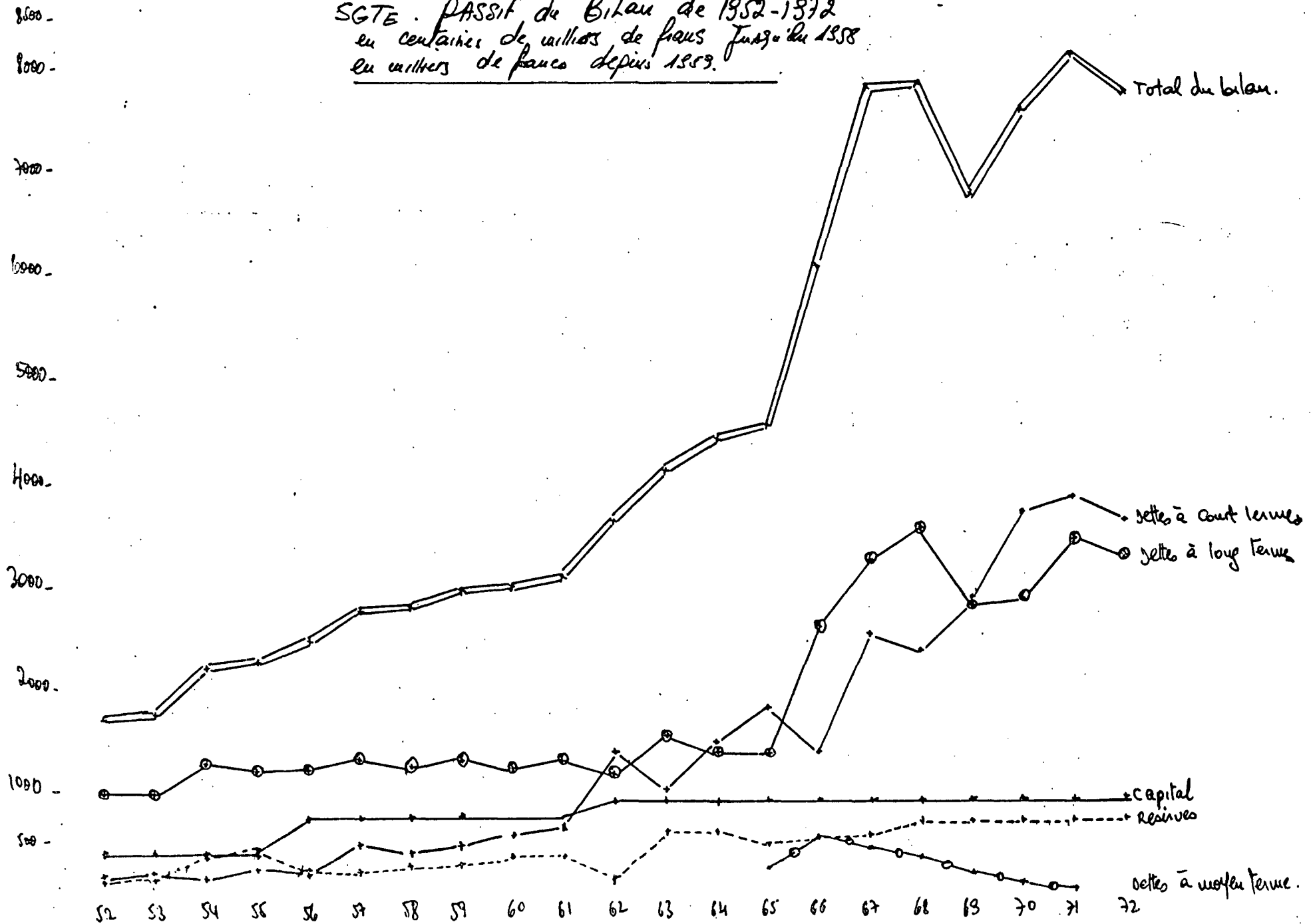
AGIE. Etude du bilan.



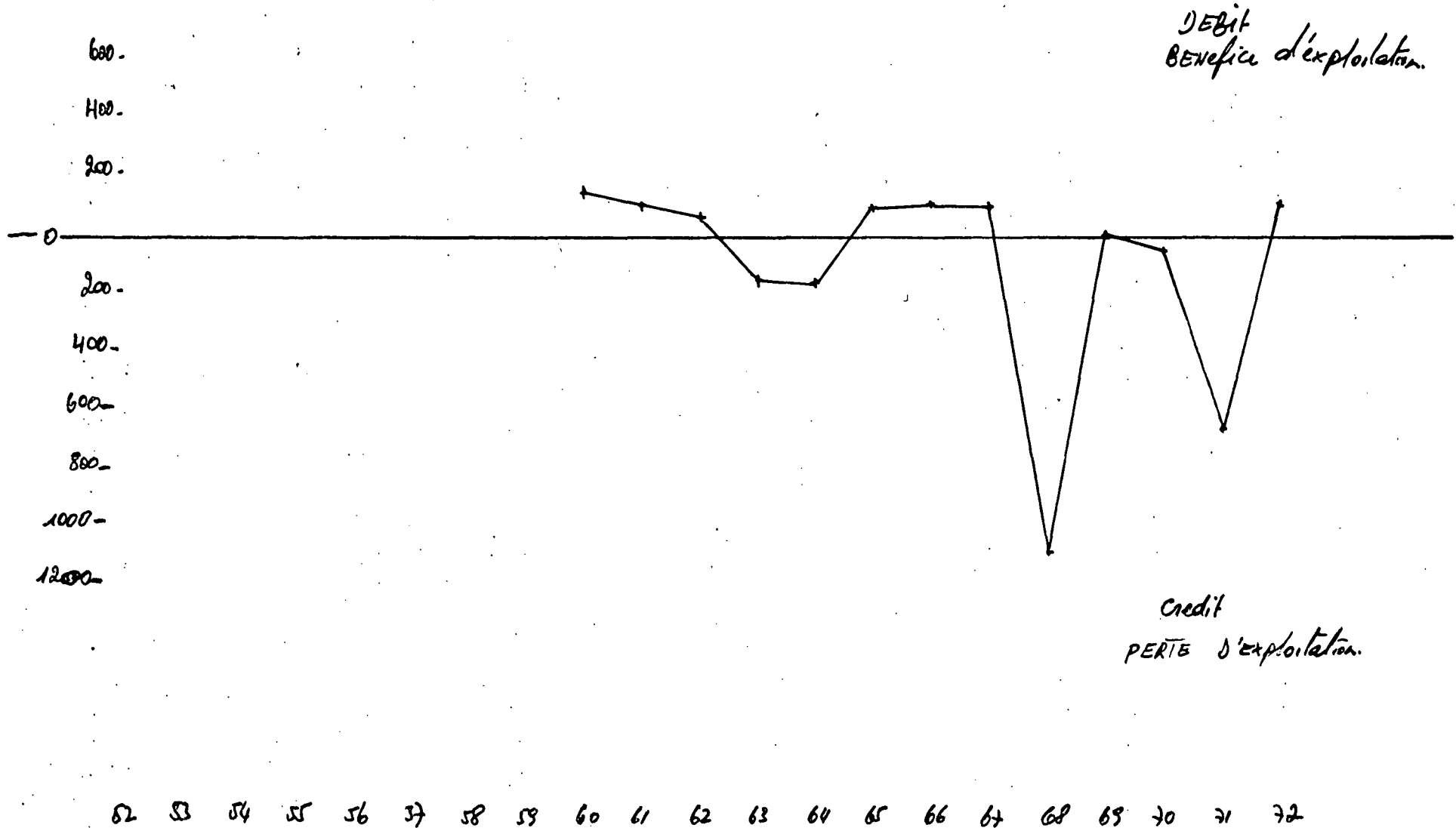
SGTE. ACTIF du BILAN. de 1952 à 1972.
 en Centaines de millions de Francs jusqu'en 1958
 en millions de Francs depuis 1959.



SGTE. PASSIF de Bilan de 1952-1972
 en centaines de milliers de francs jusqu'en 1958
 en milliers de francs depuis 1959.



SGTE. Comptes d'exploitation SOLDES.
(en milliers de F.)



DEBIT
BENEFICE d'exploitation.

Credit
PERTE d'exploitation.

ANNEXE II -

LA RÉGIE DÉPARTEMENTALE DES V. F. D.

La Régie Départementale a été constituée sous sa forme actuelle par un décret en date du 23 Avril 1934, qui a autorisé le Département de l'Isère à exploiter en régie directe plusieurs lignes rachetées antérieurement par différents décrets à ses concessionnaires.

Cette Régie a pris la dénomination de : "Régie Départementale des Voies Ferrées du Dauphiné".

Le cahier des charges de la Régie comporte l'obligation d'effectuer le transport des voyageurs et des marchandises. Il stipule que la tractation aura lieu :

- . soit sur rails : locomotives à vapeur, moteurs électriques ou mécaniques ;
- . soit sur routes : véhicules automobiles.

Il sera donné ci-après pour chaque ligne, la date de rachat au concessionnaire.

Date de Convention	RACHAT DE LA LIGNE / DECLASSEMENT	Observation longueur
27 Oct. 1921	Rachat de l'ancien réseau de la société V.F.D. a/ Ligne de Jarrie-Vizille-Bourg d'Oisans b/ " " Grenoble-Vizille c/ " " Gières-Frogès	34,7 km 22,7 km 13,2 km
28 Fév. 1922	Rachat de l'ancien réseau de la Cie des Chemins de Fer du Sud-France a/ Ligne de Lyon-la Côte St André-Roybon-St Marcellin b/ Ligne de Pont de Beauvoisin-Bonpartuis c/ " " la Tour du Pin aux Avenières	128 km 27 km 17,3 km
27 Nov. 1929	Rachat de l'ancien réseau de la Compagnie des Chemins de Fer Economiques du Nord a/ La ligne de Vienne à Charavines-Voirion	80,7 km
11 Nov. 1930	Rachat de l'ancien réseau de la Compagnie du Tramway de Grenoble à Chapareillan a/ La ligne de Grenoble-Chapareillan	42,8 km

25 Avril 1932	Rachat de l'ancien réseau de la Société de Chemin de fer de Voiron à Saint Beron a/ La ligne de Voiron à Saint Beron	25,8 km
12 Août 1946	Rachat de la ligne de Lyon à la Balme assurée : a/ par autobus de la Régie entre Lyon-Meyzieu b/ " " " " " entre Lyon et Pont de Cheruy c/ par l'intermédiaire de l'Entreprise CHOLLET sous-concessionnaire, entre Lyon et la Balme, suivant convention en date du 15 juin 1942. L'Entreprise CHOLLET exploite à ses frais, risques et périls, sous le contrôle de la Régie.	
17 Juin 1939	Décret déclassant voies ferrées : . St Béron/Frogès/Chapareillan . Vienne-Charavines-Voiron-Bonpertuis/Tour du Pin . Lyon-Saint Marcellin	l'exploitation étant déficitaire
30 Mai 1950	Décret déclassant Livet-Bourg d'Oisans	Expl.défic.
5 Déc. 1951	Décret déclassant voie ferrée Grenoble-Uriage-Vizille	Expl.défic.

La structuration de l'ensemble du réseau de la Régie dans la période récente se présente de la manière suivante :

Jarrie - Vizille	4 km
Grenoble - Huez - Les Deux Alpes	110 km
Huez - Villard Reculas	4 km
Grenoble - Gières - D.U.	13 km
Grenoble - Vizille via Uriage	23 km
Grenoble - Froges	21 km
Rochetaillée - Allemont	13 km
Grenoble - Chamrousse	32 km
Grenoble - La Grivolée	19 km
Séchilienne - La Morte	14 km
Grenoble - Chaparailan	42 km
Grenoble - St Ismier le Haut	14 km
Grenoble - Vienne	101 km
Grenoble - Pont de Beauvoisin	52 km
Voiron - Valencogne - Virieu	33 km
Lyon - Roybon	123 km
Lyon - Meyzieu	15 km
Lyon - Genas	16 km
Lyon - Montalieu	80 km
Lyon - St Genix	82 km
Lyon - Artas	42 km
Artas - Vienne	38 km

TOTAL 887 km.

V.F.D. Données physiques et Financières - années - 1968 - 73. sources - fiches V.F.D.

1. longueur des lignes. reste inchangé de 1968 à 1970. (881 km) en 1971. (887 km.)
dont réseau urbain de Grenoble 42 km en 1972, contre 53 km en 1973, en raison
de l'extension du réseau jusqu'à Domène. (11 km.)

2. parc véhicules.

	1968	1969	1970	1971	1972	1973
Autobus	37	40	41	43	45	48
*dont Grenoble					29	32
Autocars	124	124	140	154	156	158
Camions	39	24	25	23	25	27
Tracteurs	16	18	20	20	22	23
Motocycles	25	25	28	31	35	35
TOTAL.	241	231	254	271	283	291

3. places offertes (autobus + autocars)

	1968	1969	1970	1971	1972	1973
places offertes.	10230	10410	10865	11528	11805	12100

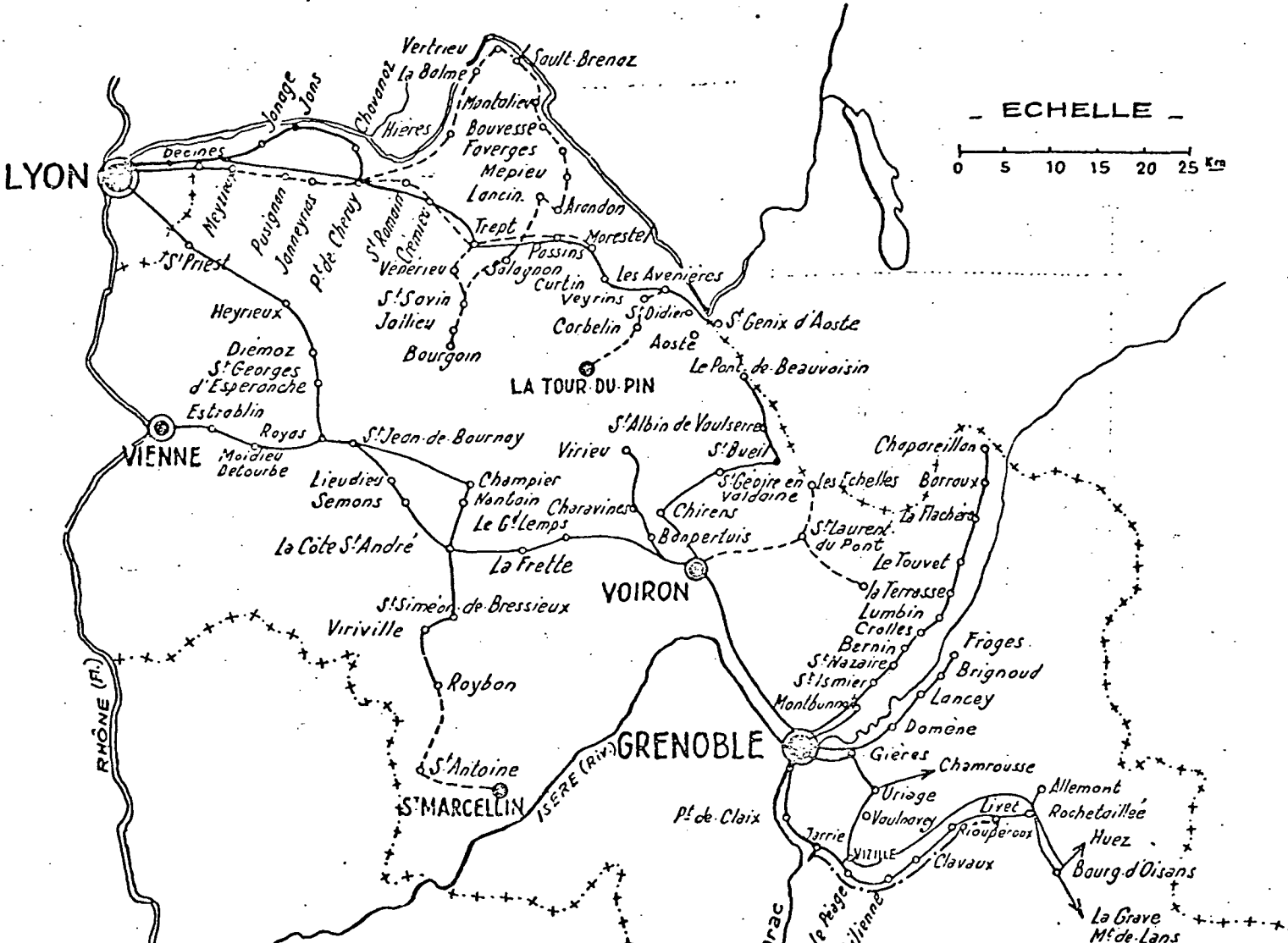
VFD - Trafic voyageurs. années 1968-1973. sources fiches VFD.

	1968	1969	1970	1971	1972	1973
- Services réguliers (en millions)	7646	7798	8051	8226	8417	8850
- augmentation annuelle		+2%	+3.25%	+2.2%	+2.32%	+5.1%
- Serv. occ. occasionnels (en millions)	850	912	1138	1146	1520	1580
- augm. annuelle		+7.3%	+4.8%	+0.7%	+22.6%	+4.0%
- Trafic voyageurs TOTAL. (en millions)	8496	8710	9189	9372	9937	10430
- augm. annuelle		+2.5%	+5.5%	+2%	+6%	+5%
dont R.V de GRENOBLE					2763	3087
Rm-voitures voyageurs (en millions)	4,575	5,400	5,801	5,250	5,870	6,400
- augm. annuelle		+5.2%	+7.4%	-9.5%	10.4%	8.10%
dont Rm-voitures-voj. GRENOBLE					1,235	1,457

VFD - Trafic marchandises. années 1968-1973. sources VFD.

	1968	1969	1970	1971	1972	1973
Trafic marchandises (en millions de francs)	230	277	275	238	266	277
Rm-voitures marchandises (en millions)	32.3	30.5	29.2	30.7	27.3	29.4
Depense d'exploitation Trafic voyageurs + marchandises	15.609	16.745	18.630	21.120	23.328	27.093
moins dot. exploitation (en millions de F.)	-738	-840	-745	-843	-1.305	-2.027
					(dont G.R.) - 483	-771

RÉGIE DÉPARTEMENTALE DES VOIES FERRÉES DU DAUPHINÉ



LÉGENDE

- Réseau d'Autobus
- - - Réseau d'Autobus sous concession
- · · Réseau ferré marchandises

LA COOPERATION INTERCOMMUNALE

En 1965, alors que la Ville de Grenoble vient de se donner une nouvelle équipe municipale dirigée par Monsieur Hubert DUBEDOUT, les relations entre les communes de l'agglomération se caractérisent par "un état d'animosité extrêmement vif et même tout à fait curieux et rare en France" (1).

A l'initiative du Maire de Grenoble, des contacts sont pris, avec une prudence toute diplomatique, "pour essayer d'arriver à la notion d'un syndicat d'études n'engageant personne, tout le monde pouvant se retirer au coup par coup"(1)(2).

LE S.I.E.P.U.R.G.

La réflexion ainsi engagée en commun conduit à reconnaître la nécessité d'un organe collectif d'études. C'est ainsi qu'en Décembre 1966 (3) est mis en place le Syndicat Intercommunal d'Etudes des Problèmes d'Urbanisme de la Région Grenobloise (S.I.E.P.U.R.G.)

Selon l'article 2 de ses Statuts, ce Syndicat "a pour objet l'étude des problèmes d'urbanisme qui se posent aux communes adhérentes et qu'elles ont intérêt à examiner en commun, en vue d'assurer les droits de ces collectivités et leur développement (par exemple, les problèmes d'habitat, d'assainissement, d'emploi de circulation, de loisir, etc ...)".

A cet objet, aussi général que flou, est associée une structure très légère et très souple : chaque commune peut se retirer lorsqu'elle le désire. Cependant, notons que la règle de l'unanimité des votes des Conseils Municipaux sera plus tard jugée "très lourde à manipuler".

Le Comité qui assure l'administration du Syndicat est composé de deux délégués élus pour chaque commune associée. Mais si la représentation est paritaire, les cotisations sont proportionnelles à la population (système de tranches). Mais, seules les communes "qui se déclareront favorables et intéressées" supporteront la charge des études mises en chantier et confiées à des organismes compétents.

(1) Interview

(2) Rappelons qu'à l'époque il était fortement question, en particulier de la part du Préfet, d'arriver à une formule assez "contreignante" et "rigide", telle que la Communauté Urbaine ou le District.

(3) Arrêté Préfectoral du 28 Décembre 1966.

Le partage se fera alors "au prorata de leur revenu en taxe locale au cours de l'année précédente". (Article 5, Alinéa 3 des Statuts). Selon ce critère, et pour les données fiscales de 1964 concernant l'ensemble des communes du groupement d'urbanisme, Grenoble supporterait 80,90% des charges pour 62,80% de la population ; seules 8 communes parmi les autres auraient un pourcentage de participation supérieur à 1%, dont 2 dépassant 2% : Saint Martin d'Hères (3,38%) et Fontaine (2,47%).

Le travail est organisé en commissions et sous-commissions ad hoc, au sein desquelles se répartissent les élus, tant en fonction de leurs préférences et de leurs compétences, qu'en fonction des enjeux du moment. Si le S.I.E.P.U.R.G. est officiellement un Syndicat à Vocations Multiples, ce n'est, en fait, qu'une fiction juridique. Le Syndicat a effectivement "plusieurs vocations, mais empilées les unes sur les autres et soigneusement séparées ou juxtaposées, avec un type de gestion, de répartition et de participation différente". Cette fiction fut officieusement reconnue par le Ministère et acceptée dans les faits au niveau des subventions.

Cette formule très souple de syndicat d'études, qui a réuni 21, puis 23 et enfin 25 communes, a permis de confronter les points de vue, de commenter les orientations prises, et a débouché en 1967 sur la création d'un organe collectif de réalisations.

LE S. I. R. G.

Créé le 25 Mars 1968 et chargé de l'exécution des réalisations décidées à partir des études menées par le S.I.E.P.U.R.G., le Syndicat Intercommunal de Réalisations de la Région Grenobloise, conservant la structure paritaire de représentation des 25 communes associées, représente une étape plus avancée du processus de coopération intercommunale. L'engagement financier demandé aux communes devient alors l'objet d'une négociation, et d'un compromis différent. "Au S.I.R.G. la clef de répartition est définie à chaque réalisation en fonction des conditions de l'espèce. Cependant, un critère est défini dans les statuts, et s'applique, si aucune autre décision n'est adoptée explicitement par l'Assemblée Générale à cet égard. Ce critère était initialement celui de la population. Une modification récente des statuts sur ce point est intervenue et a fixé un nouveau critère qui tient compte de la valeur des centimes communaux pour 70% et de la population pour 30%". (1)

(1) S.I.E.P.U.R.G. - S.I.R.G. Note d'information du 19 Janvier 1971.

Les données de répartition entre les communes ressortissent alors comme suit :

C O M M U N E S	P O P U L A T I O N		Taxe locale en %	Nouv. critères	
	Nb. d'habit.	Pourcentage		30%	70%
BRESSON	309	0,09	0,10	0,05	
CLAIX	3 105	0,96	0,34	0,54	
CORENC	3 372	1,04	0,34	0,63	
DOMENE	4 901	1,52	0,81	1,96	
ECHIROLLES	15 429	4,78	2,42	4,16	
EYBENS	3 310	1,02	1,14	0,58	
FONTAINE	22 327	6,93	3,56	4,87	
FONTANIL	1 123	0,34	0,13	0,17	
GIERES	2 872	0,89	0,45	0,47	
GRENOBLE	165 902	51,49	78,95	64,95	
MEYLAN	6 680	2,08	0,51	1,15	
MONTBONNOT	1 016	0,30	0,17	0,18	
MURIANETTE	418	0,12	0,04	0,06	
NOYAREY	1 112	0,34	0,08	0,19	
POISAT	1 074	0,33	0,13	0,13	
PONT-DE-CLAIX	10 084	3,13	1,33	5,28	
SAINT-EGREVE	11 544	3,58	1,13	2,49	
SAINT-MARTIN-D'HERES	33 605	10,53	2,94	5,81	
SAINT-MARTIN-LE-VINOUX	5 861	1,81	0,49	0,90	
SASSENAGE	4 318	1,35	0,78	1,06	
SEYSSINET	10 869	3,37	0,81	1,77	
SEYSSINS	1 573	0,48	0,15	0,26	
LA TRONCHE	8 549	2,65	2,89	1,61	
VARCES	1 296	0,71	0,26	0,55	
VEUREY	521	0,16	0,05	0,18	

Un certain nombre de réalisations importantes ont marqué l'existence du S.I.R.G. : le Lycée Technique du Bâtiment situé à Sassenage, l'usine d'incinération des ordures ménagères, la voirie autoroutière urbaine et l'assainissement.

LE S. I. E. P. A. R. G. (1)

Si le S. I. E. P. U. R. G. fut mis en place en 1966 en partie "sous la menace" de créer un District ou une Communauté Urbaine, il semble que la génèse du S. I. E. P. A. R. G. présente une caractéristique analogue. La loi du 16 Juillet 1971 relative aux fusions et regroupements de communes a constitué une incitation très forte à la constitution du nouveau Syndicat. Mais, à nouveau, les élus de l'agglomération ont joué sur les textes, mettant en place une structure beaucoup plus issue d'un jeu de rapports politiques que de l'application de la loi. En effet, le Syndicat   Vocations Multiples prévu par la loi permet à la majorité d'imposer son point de vue à la minorité, ce qui va à l'encontre des "exigences de démocratie" proclamées à Grenoble.

Le compromis qui fut adopté (2) consista à "inscrire dans les statuts les vocations obligatoires au nombre de cinq, les vocations facultatives, avec un certain nombre de précautions qu'on a prises, et qui sont, soit illégales, soit absentes de la loi".

Les vocations obligatoires retenues l'on été par la force des choses en quelque sorte, en fonction des impératifs du moment ou des engagements antérieurs.

Ce sont :

- . "L'élaboration et l'application du S.D.A.U. dans le cadre défini à l'article 3 ;
- . Les voiries rapides urbaines suivant la programmation élaborée en commun par les Conseils Municipaux ;
- . Les transports en commun ;
- . La sécurité et la lutte contre l'incendie ;
- . L'accueil des gens du voyage". (Article 10, E. des statuts)

(1) *Syndicat Intercommunal d'Etude, de Programmation et d'Aménagement de la Région Grenobloise.*

(2) *Il concerne les 25 communes du S.I.E.P.U.R.G., sauf celles de Varcis et de Montbonnot qui ne font pas partie du nouveau Syndicat.*

Par ailleurs, bien que le S.I.E.P.A.R.G. poursuive les activités du S.I.E.P.U.R. et du S.I.R.G. dont il reprend le patrimoine et le personnel, deux modifications sont introduites :

- La représentation des communes n'est plus paritaire, mais partiellement pondérée par le chiffre de population de chacune (Article 7 des statuts), soit :
 - . de 0 à 20 000 habitants : 2 délégués
 - . de 20 000 à 30 000 habitants : 3 délégués
 - . de 30 000 à 50 000 habitants : 4 délégués
 - . de 50 000 à 75 000 habitants : 5 délégués
- + 2 délégués par tranche de 25 000 ou fraction.

Avec ce système, la représentation de la commune centre est de 20% au Comité Syndical.

- La répartition des charges financières (Article 11) se fera "proportionnellement à la valeur des centimes communaux révisés annuellement", avec une limitation selon laquelle "le taux applicable à chaque commune est limité à 150% de celui qui lui serait applicable si l'on calculait la répartition des dépenses proportionnellement à la population".

Ce critère, qui porte la part de Grenoble à 70% s'applique à l'ensemble des communes adhérentes pour les dépenses de fonctionnement général (cotisations) et aux communes intéressées et ne manifestant pas leur désaccord pour les études et réalisations.

Ainsi, le fonctionnement au coup par coup reste une des règles de la coopération intercommunale au sein du S.I.E.P.A.R.G., conjonction d'intérêts, compromis politiques et capacités financières en constituant les bases. D'autre part, ce fonctionnement semble marqué par le fait que "la caractéristique de fonctionnement des activités a pris le pas sur tout le reste". Les problèmes sont, en fait, traités par un petit nombre d'élus, au sein des sections et des commissions, et non pas, sinon de façon superficielle, au niveau de l'administration générale du Syndicat : "L'assemblée générale a un rôle extrêmement formel de chambre d'enregistrement". Le bureau a un faible rôle de coordination, mais, actuellement, il n'y a pas vraiment au S.I.E.P.A.R.G. une

instance où se définissent les politiques des secteurs les uns par rapport aux autres, où se feraient les arbitrages, surtout sur le plan financier, ce qui se ressent au niveau de l'élaboration du budget.

Signalons enfin qu'un des caractères du compromis réalisé au sein du S.I.E.P.A.R.G. est la légèreté de la structure mise en place (le personnel du Syndicat comprend au total 14 personnes), le principe, retenu au départ et respecté par la suite, étant de ne pas créer de services doublant les services communaux. Ceci permet tout à la fois de réduire au minimum les frais de fonctionnement du Syndicat, et de ne pas faire de celui-ci une structure de contrôle des communes adhérentes.

ANNEXE IV -

L'AGENCE D'URBANISME

C'est un vote du Conseil Municipal de Grenoble qui, le 28 janvier 1966, décide la création d'une Agence Municipale d'Urbanisme dont l'organisation est fixée par un protocole passé entre l'Etat et la Ville de Grenoble (19 Juin 1967).

A la suite de la création du S.I.E.P.U.R.G., l'Agence Municipale est transformée en Agence d'Agglomération par Arrêté Préfectoral du 15 Avril 1967 et le protocole du 1er Février 1968 associe au financement la Ville de Grenoble, le S.I.E.P.U.R.G., le Département de l'Isère et l'Etat. Les financements établis par des protocoles annuels accusent les répartitions suivantes (en Francs) :

	<u>1 9 6 8</u>	<u>1 9 7 1</u>	<u>1 9 7 3</u>
GRENOBLE	600 000	750 000	880 000
S.I.E.P.U.R.G.	100 000	200 000	250 000
ISERE	200 000	400 000	400 000
ETAT	800 000	600 000	850 000
	<u>1 700 000</u>	<u>1 950 000</u>	<u>2 380 000</u>

Son Conseil de Direction comprend 18 élus (6 du S.I.E.P.U.R.G. et 18 Conseillers Généraux) et 5 chefs de service départementaux dont le D. D. E. et le D. D. A. Depuis sa création, l'Agence a pour Directeur ^{/et Directeur} Adjoint des fonctionnaires du Ministère de l'Equipement, le Directeur étant en même temps chef du G. E. P. Cette situation résulte en particulier des termes du premier protocole financier, où la participation de l'Etat était la plus importante (sans pour autant être majoritaire). Il en découle tout d'abord une certaine division du travail entre les deux organismes (division qui peut ne pas être seulement formelle), mais aussi, bien évidemment, une certaine ambiguïté dans la représentation de l'Agence quant à la nature de son autonomie vis à vis de l'administration d'Etat (il est bien évident aussi que le poids de cette ambiguïté varie considérablement selon les enjeux et les interlocuteurs ...)

L'A.U.A.G. est transformée en Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise en 1973, lors de son passage au statut d'Association de la loi de 1901. Elle est aujourd'hui un organisme d'environ 50 personnes, structuré essentiellement sur une base^{géo}graphique. Trois équipes territoriales fonctionnent en effet de façon relativement bien délimitée : Commune de Grenoble - Aire de l'agglomération (Grenoble exclue) - Aire du S.D.A.U. Ces équipes sont théoriquement "assistées" par des équipes fonctionnelles, qui couvrent d'une part les études statistiques et démographiques, d'autre part les services communs traditionnels (documentation, archives, secrétariat, comptabilité ...)

En outre, l'Agence est présente, par l'intermédiaire de certains de ses membres, dans les équipes opérationnelles qui ont été constituées pour certaines réalisations (Villeneuve de Grenoble - Echirolles, avec la S.A.D.I., restauration des vieux quartiers avec les Services Techniques de la Ville de Grenoble).

LES PROBLEMES DE TRANSPORTS ET L'AGENCE -

La sensibilisation de l'Agence au problème de transports est assez tardive. Si le Livre Blanc retenait deux idées de principe (projet d'un R.E.R. Moirans - Grenoble - Montmélian ; projet d'une ligne de T.C.S.P. entre la gare S.N.C.F. et le futur Centre Sud) et si le S.D.A.U. évoque (de façon assez gratuite à ce moment-là) la création d'une Agence de Transport, l'A.U.A.G. n'a jamais été considérée, par elle-même ou ses interlocuteurs, comme dépositaire de tels projets. Il est clair d'ailleurs, que ce sont surtout des "hypothèses de travail", très insuffisamment explorées à l'époque.

Jusqu'à la fin de 1972, il n'y a donc pas d'étude, à proprement parler, menée à l'intérieur de l'Agence. Tout au plus a-t-elle été l'un des correspondants des organes d'étude titulaires des contrats passés sur l'agglomération (essentiellement le C.E.T.E. pour les tests à moyen et long terme), et qui sont beaucoup plus suivis par le G.E.P. De Juillet 1971 à la fin de 1972, un certain nombre de notes internes abordent cependant ce problème.

La première d'entre elles est une tentative de Programme Finalisé Transports. Par Programme Finalisé, on entend un regroupement inter-équipes sur un sujet donné, de façon à pallier le caractère sectoriel de la structuration de l'Agence et lui "conserver un rôle d'études générales". Les transports resteront donc l'objet d'un P.F. pendant plus d'un an, ce qui réduira le thème à un échange

interne à l'Agence sur la conception du réseau à long terme, "notamment parce qu'il fallait donner les réseaux à tester au C.E.T.E.". Deux hypothèses de réseau sont ainsi formulées, l'une proposant un réseau maillé homogène devant répondre d'abord à l'objectif de polynucléarité de l'agglomération énoncé par le S.D.A.U., l'autre confirmait la structure radioconcentrique du réseau actuel au nom de la primauté de fait du centre ancien. Aucune de ces deux propositions ne soutient mordicus, au fond, l'idée du T.C.S.P., mais c'est la conclusion essentielle de cet échange d'avoir impulsé la notion de réseau de T.C.S.P. pour remplacer la notion de ligne qui avait prévalu dans les premières études.

A partir de 1973, l'A.U.R.G. se dote d'une équipe (deux personnes vont désormais travailler sur les T.C.) et se lance, un peu en franc-tireur, sur les études à court terme, notamment l'amélioration du réseau. Le premier dossier élaboré dans ce cadre est celui du tronc commun de transports dans le centre ancien, projet dont il est abondamment fait mention dans le corps du rapport. A partir de ce projet (à l'origine clairement adressé à la Ville de Grenoble elle-même), l'Agence monte un dossier plus vaste de "restructuration des transports en commun dans l'agglomération", qui fait l'objet d'une convention avec le Syndicat Mixte des Transports. Dans le cadre de la préparation de ce dossier (qui doit servir aussi pour le dossier d'agglomération du 7ème Plan), un grand nombre de consultations, qui portent sur le détail de chaque élément du réseau proposé (réseau de surface à court et moyen terme), amènent l'Agence à rencontrer les élus de chaque commune, les unions de quartiers, les personnels des réseaux de transports, etc ...

L'une des caractéristiques de ce dossier, est d'être avant tout un schéma, c'est-à-dire d'abord un moyen de sensibilisation et un objet de débat, pour peu qu'on ne se hâte pas de lui donner force de loi.

Une autre caractéristique de la façon dont l'A.U.R.G. peut intervenir sur les problèmes de transports, est son éloignement constant du projet de T.C.S.P. Aucune étude n'a été menée à l'Agence même, et son association à l'étude d'insertion dans le site urbain est relativement lâche. Cet exemple est probablement le plus parfait en ce qui concerne la division du travail entre le G.E.P. et elle-même.

LE GROUPE D'ETUDES ET DE PROGRAMMATION DE L'ISERE

Au sein de la Direction Départementale de l'Équipement, le Groupe d'Études et de Programmation (G. E. P.) compte actuellement 36 personnes. Depuis 1971, il est organisé sur la base d'un découpage géographique de la façon suivante :

- un secteur Montagne (Oisans, Vercors, Chartreuse, Belledonne)
- un secteur Région Grenobloise, qui couvre l'aire d'étude de l'A.U.R.G.
- un secteur Ouest, qui couvre la zone Vallée du Rhône - Basse Isère et qui est essentiellement chargé de l'élaboration du S.D.A.U. de Vienne
- un secteur Nord qui comprend notamment l'Isle d'Abeau.

Les responsables de chaque secteur (ingénieur T.P.E. ou attaché administratif) exercent la totalité des compétences du G. E. P. dans leur secteur. Le reste du G. E. P. est constitué par une administration centrale composée de cellules fonctionnelles dont les compétences sont relativement diverses :

- cellule de programmation, dont le rôle est en fait limité à la programmation des Ministères de l'Équipement et de l'Intérieur (donc Eau et Assainissement)
- atelier d'urbanisme, qui est un atelier d'exécution et joue exclusivement un rôle d'assistance technique
- cellule administrative et comptable
- cellule qui s'occupe plus particulièrement des problèmes de risques naturels, de servitudes de tous ordres et de l'instruction des dossiers, du contrôle de la distribution de l'énergie électrique pour conformité avec les plans d'urbanisme
- cellule d'instruction des permis de construire, certificats d'urbanismes, lotissements ... soumis au G. E. P. pour avis dans les communes où le G.E.P. fait les études d'urbanisme. Cette cellule est plus fréquemment en relation avec les responsables de secteurs dont elle prend les avis
- cellule bureau d'études, assez peu importante : elle est surtout composée d'assistants techniques qui travaillent sur les problèmes de transports et d'infrastructures routières.

Cette organisation répond au souci exprimé de "faire du G. E. P. un outil plus proche des collectivités locales", c'est-à-dire, en l'espèce, de contrebalancer le poids donné à l'agglomération grenobloise en matière d'études par rapport au reste du département. L'organisation plus centralisée qui prévalait avant 1971 avait, en effet, donné lieu à des réactions et des critiques de la part des Conseillers Généraux. Inversement, l'instauration d'un quadrillage territorial a eu pour effet de démanteler la cellule transports qui était auparavant beaucoup plus étoffée, et qui avait notamment conduit toutes les études de niveau 1 en matière de transports sur l'agglomération.

L'INTERVENTION DU G. E. P. EN MATIERE DE TRANSPORTS -

Ces études, qui avaient donc fait l'essentiel de l'apport du G. E. P. dans la réflexion en matière de transports et de circulation dans l'agglomération, correspondent en fait à une phase importante pour un organisme de ce genre : la préparation du Plan. Nous les étudierons ici en reprenant le découpage entre études de transports et études technologiques.

A - LES ETUDES DE TRANSPORTS -

La période des principales études de transport court à peu près du milieu de 1968 au milieu de 1970, c'est-à-dire relativement bien à point pour la préparation du VIème Plan.

Il n'est pas douteux, comme on le constate d'ailleurs en dépouillant les comptes rendus de séance, que le lancement d'études a été l'une des premières préoccupations du S.I.E.P.U.R.G., tout au moins de sa commission des Transports, participant en cela au mouvement général de 1967 et 1968 qui traverse les principales agglomérations et certaines parties du Ministère de l'Equipement. C'est l'époque de l'application des premiers textes de la L. O. F., époque de la mise en place des agences d'urbanisme et où la préparation des Livres Blancs est à l'ordre du jour.

Ce sont essentiellement :

- l'enquête ménage de 1966 confiée au S.E.T.R.A. dont les principaux résultats font l'objet de l'annexe VI
- les tests de circulation à l'horizon 1980

- l'étude des transports en commun dans l'agglomération (S.I.E.P.U.R.G. Février 1970)
- l'étude d'une ligne de transport en site propre (S.E.T.E.C., Juin 1970)
- l'étude d'un projet de gare routière (O.T.A.M.) est relativement marginale et ne présente pas l'ampleur qu'on peut imaginer s'agissant de transports collectifs urbains, par contre, elle est la seule qui ait été liée à une réalisation rapide, puisque la gare routière existe bel et bien en 1970
- l'enquête ménage de 1973, actualisant les résultats de celle de 1966 (confiée au C.E.T.E. de Lyon qui l'a sous-traitée à l'Institut d'Etudes Economiques, cette enquête présente actuellement de grosses difficultés au niveau de l'exploitation des données. Les résultats n'en seront pas disponibles avant la fin de l'année 1974).

1/ - TEST DE CIRCULATION -

Le test de circulation à l'horizon 1980 a été effectué par l'O.T.R. de Lyon. L'O.T.R. (puis le C.E.T.E.) reste depuis l'instrument privilégié d'étude du G.E.P. et de l'A.U.A.G., dès qu'il s'agit de faire appel à des moyens informatiques. Pourtant, la première expérience ne se singularise pas par son originalité. Le test est, en effet, pratiqué de la façon la plus classique qui soit, au moyen d'un modèle gravitaire qui aura été à peine calibré sur les résultats de l'enquête de 1966. Sa simplicité présente évidemment l'avantage de son prix de revient peu élevé, mais marque aussi très nettement ses limites puisque le calibrage n'autorise pas la prise en compte d'un certain nombre de résultats importants de l'enquête, comme l'utilisation des deux roues pour 31,9% des déplacements quotidiens, marche à pied exclue.

Le modèle est appliqué sur un certain nombre d'hypothèses :

- . quatre hypothèses d'urbanisation différentielle, pour lesquelles les résultats ne sont pas significativement différents les uns des autres ;
- . certaines variantes de tracés des voiries rapides supposées réalisées à l'horizon ;
- . trois hypothèses de répartition modale : le modèle ne prenant en compte que deux modes (T.C. et V.P.) ; les trois hypothèses testées sont les suivantes :
 - A = T.C. : 0%
 - B = T.C. : 18%, qui correspond à un réseau de T.C. banalisé
 - C = T.C. : 30%, qui suppose l'existence d'un système mixte (banalisé + site propre).

Conçu de cette façon, le résultat du test ne peut guère étonner, puisqu'il montre que, en fin de compte, plus l'usage du transport collectif est élevé, plus la circulation automobile restante devient fluide !

Les principales conclusions sont en effet les suivantes :

- a/ Les variantes de type C sont toujours, comme il fallait s'y attendre, les plus propices à une amélioration de l'écoulement des flux V.P. à l'heure de pointe ;
- b/ La moitié nord de l'Agglomération Grenobloise est beaucoup plus sujette aux points noirs et aux encombrements à l'heure de pointe, que la moitié sud (1)

(1) Ce qui n'a, non plus, rien d'étonnant compte-tenu de la configuration du site (note introduite par nous).

c/"Les flux est-ouest sont beaucoup plus contraints et freinés à l'heure de pointe que les flux nord-sud.."(1)

Aussi, la variante retenue en conclusion correspond à un taux d'utilisation du T.C. élevé (variante B - C) et comporte des équipements de voirie qui constituent la totalité d'une rocade extérieure (B 48, U 4, U 5, voie est-ouest).

(1) J. WINGHART : "Eléments pour une politique circulatoire de l'Agglomération Grenobloise : les transports en commun" - 22 Mai 1970 ; pp 23-24.

2/ - L'ETUDE DES TRANSPORTS EN COMMUN DANS L'AGGLOMERATION (Février 1970)

Cette étude a été réalisée en 1969 par le G.E.P. et la S. G. T. E., avec une assistance technique de l'I.R.T. Comme son introduction le rappelle, la méthode suivie a été nettement dictée par l'existence de l'enquête de 1966 dont les données constituaient une base de travail appréciable. Aussi l'étude s'est-elle attachée :

- à rechercher un certain nombre de corrélations statistiques, à partir du matériau existant, qui puissent caractériser les points les plus sensibles de l'exploitation : fréquence, ruptures de charge, régularité, etc ...,
- à rechercher, à partir d'une matrice T_{ij} , de nouveaux tracés à étudier

Tout d'abord, les auteurs semblent avoir été surpris, les corrélations statistiques ne donnent strictement aucun résultat ! Seules l'influence néfaste des correspondances et l'importance de l'ancienneté des lignes peuvent être notées. En ce qui concerne cette dernière influence, les auteurs ne cherchent d'ailleurs pas à la connoter, semble-t-il, avec les populations qui caractérisent quartiers anciens (donc lignes anciennes) et quartiers neufs. Aussi, la seule proposition originale qui est finalement obtenue de l'étude, provient d'une étude classique de lignes de désir, et concerne l'hypothèse d'une ligne transversale est-ouest jouant le rôle d'une rocade extérieure (ligne 11 bis).

3/ - PROJET DE TRANSPORT EN SITE PROPRE (S.E.T.E.C. 1970) -

La S.E.T.E.C. a été chargée en Septembre 1969 d'une étude technique générale visant à définir le meilleur système de transport en commun pour l'horizon 1980 dont le financement est assuré à 55% par la D. T. T., à 45% par les collectivités locales.

L'étude porte sur deux points :

- . la recherche d'un réseau de transports en commun optimal sous certaines hypothèses de développement urbain
- . le planning de réalisation du réseau proposé.

La méthodologie adoptée apparaît à première vue relativement sophistiquée. Elle consiste à partir, dans un premier temps, d'un réseau composé d'axes (et non pas de lignes de transport) donc très dense et surabondant.

La définition des lignes s'opère en minimisant les ruptures de charges aux noeuds, et aboutit à un premier réseau (théorique), considéré comme maximum. Les phases ultérieures consistent à réaliser des simplifications successives, de telle sorte que l'on réalise (par contrecoup) l'équilibre de l'utilisation du réseau routier qui est considéré comme donné. Cet équilibre est apprécié par rapport à la notion de niveau de service, qui s'exprime par exemple en termes de vitesse moyenne de circulation sur le réseau routier. Autrement dit, la démarche consiste à "alléger" la charge du réseau théorique de T.C., jusqu'à ce que la saturation correspondante du réseau routier atteigne son maximum acceptable.

Apparemment, la méthode fait preuve d'un réalisme certain, en prenant pour hypothèse implicite qu'un réseau de transports collectifs draine une clientèle différente de la clientèle captive traditionnelle dans la mesure (et dans les limites) où la circulation automobile est proche de la saturation. En fait, ce réalisme doit être tempéré lorsque l'on constate combien l'étude est tributaire à la fois des résultats de l'enquête de 1966 et du modèle utilisé pour le test 1980. Aussi ne doit-on pas être étonné de trouver des résultats relativement triviaux par rapport au test qui faisait lui-même des hypothèses de réseau de T.C. :

- comme pour le test, l'étude n'est pas sensible aux variantes de développement urbain ;

- les lignes de T.C. susceptibles d'être construites en site propre correspondent aux itinéraires les plus chargés pour le test 1980. Sur ces itinéraires, il est possible de dépasser le seuil des 30% de déplacement en Transports Collectifs dans la mesure où le réseau viaire reste complètement saturé. Ce sont :
 - . 1ère ligne : Fontaine - Centre ancien - Villeneuve - ZUP d'Echirolles
 - . 2ème ligne : Centre ancien - Vallée du Grésivaudan.
- Néanmoins, un débit de 6 000 à 8 000 passagers par sens à l'heure de pointe ne peut être obtenu qu'en organisant un réseau de rabattement très complet vers les lignes de site propre (et l'on sent d'ailleurs que le résultat de l'étude est un peu "tiré", dans la mesure où l'objet est justement de déterminer le meilleur réseau en site propre ...).

Par contre, une conclusion un peu inattendue est la proposition de ligne est-ouest entre Seyssins et Saint Martin d'Hères, passant par la fameuse "voie est-ouest". Cette proposition vise à répondre, d'une part, aux difficultés de transit par le sud de l'agglomération et qui ont déjà justifié le projet de rocade routière en conclusion du test, d'autre part aux nécessités de rabattement tout au long de la branche sud de la première ligne de T.C.S.P.

4/ - CONCLUSION -

Ainsi, les trois principales études se trouvent converger sur de nombreux points. Tout d'abord, par leurs hypothèses de départ. Celles-ci concernent essentiellement la confirmation du rôle polarisateur du centre, et l'introduction d'un objectif particulier de politique urbaine : l'opération Ville-neuve (c'est-à-dire en fait, dans les études, une certaine hypothèse de développement de la partie sud de l'agglomération, caractérisée par une densité d'habitat et de surfaces commerciales et d'emploi assez élevés).

Ensuite, par les méthodologies qui sont employées, ou plutôt le recours à un matériau identique, dont le mode de traitement aura été commun : celui effectué par le test de circulation.

Enfin, par leurs principales conclusions :

- . nécessité d'un renforcement du réseau transports collectifs
- . confirmation de sa structure radioconcentrique
- . volonté de réaliser un axe est-ouest, aussi bien dans le cadre du réseau que du transport collectif.

Mais autant les deux premières conclusions sont claires et correspondent parfaitement aux objectifs que se sont implicitement données ces études, autant la troisième se trouve-t-elle un peu marginale.

D'une part, son fondement n'est pas d'une clarté absolue et l'on ne sait pas bien s'il s'agit de satisfaire des lignes de désir calculées ou de respecter la cohérence des solutions déjà imaginées : les tribulations successives des axes est-ouest seront témoins de cette ambiguïté ;

D'autre part, les conclusions de l'étude S.E.T.E.C. et de l'étude G.E.P. - S.G.T.E. méritent d'être confrontées : si toutes deux estiment souhaitable cette liaison, la deuxième la juge sans équivoque déficitaire (plus de 50% des dépenses, quelle que soit la fréquence adoptée !)

B/ - LES ETUDES TECHNOLOGIQUES -

L'impulsion initiale de ce type d'étude s'inscrit dans le courant général de réflexion sur les modes nouveaux. L'existence à Grenoble d'un certain nombre d'entreprises susceptibles de contribuer à la recherche d'innovations dans ce domaine, a permis au G.E.P. de se constituer en relais local du mouvement national animé par la Direction des Transports Terrestres. C'est ainsi qu'un article du Chef du G. E. P. fait état des réflexions méthodologiques suscitées par ces expérimentations.

La recherche a donné lieu, dans un premier temps, à l'étude du système télérail par la Société NEYRPIK-ALSTHOM sur ses terrains de la Croix-Rouge, puis rapidement à l'expérimentation par les Etablissements POMAGALSKI du "câble Car" qui deviendra plus tard le PQMA 2 000.

Le télérail, qui n'a jamais reçu de financement d'étude de la part des Collectivités Locales (financement D.G.R.S.T.), a rencontré un certain nombre d'obstacles techniques et, pour d'autres raisons sans doute, n'a plus retenu l'attention dans les milieux grenoblois.

Le PQMA 2 000 a fait l'objet d'une recherche comportant plusieurs phases :

1 - une première phase réalisée en 1971 a fait l'objet d'un contrat de 1,04 million de Francs, subventionné pour moitié par la D.T.T. et le S.I.E.P.U.R. (à raison de 60% et 40% respectivement). La Société POMAGALSKI prenant à sa charge l'autre moitié du contrat. Le programme a permis de réaliser sur le circuit de Montmélian une ligne droite expérimentale de 120 mètres permettant de tester :

- . l'accrochage et le décrochage d'un véhicule de 3 tonnes sur un câble défilant à 12m/s
- . l'accélération et décélération en station par un système de tourets pneumatiques horizontaux
- . embarquement, débarquement à vitesse lente.

2 - Le circuit de Montmélian ayant démontré que la filière était possible, a permis la mise en place d'un nouveau contrat dit "de phase 2", d'un montant de 3 millions, subventionnés pour moitié par le S.A.E.I. Son exécution de fin 1972 à Décembre 1973 s'est faite sur le circuit expérimental

d'ALPEXPO à Grenoble, une boucle de 600 mètres avec une station et divers accidents de parcours (courbes, pentes). Moins sommaire que le circuit de Montmélian (1), ce circuit de phase 2 a permis de confirmer de façon plus précise la faisabilité du système et d'élaborer le dossier de phase 3 soumis au Comité de développement des modes nouveaux.

3 - Cette phase devrait comporter deux parties :

- . une première partie d'étude s'appuyant sur l'analyse des systèmes pour examiner tous les cas de figures (régulation du trafic, sécurité, automatisme) et pallier ainsi le caractère un peu pragmatique et artisanal des deux premières phases et devant aller jusqu'à l'application au cas réel de Grenoble. Le mariage de POMAGALSKI avec CREUSOT-LOIRE dans la Société POMA 2 000, permettra de s'appuyer sur un potentiel d'étude plus étoffé.
- . En fonction des résultats de la phase 2 et de la première partie de ce contrat de phase 3, la deuxième partie se propose de modifier le circuit actuel pour lui adjoindre une deuxième station de dérivation avec trois autres véhicules. Disposant ainsi d'une bifurcation et de trois nouveaux véhicules, on pourra également traiter le problème des "rendez-vous". Ce contrat de phase 3 demande de fournir in fine, pour la première fois, des coûts d'investissements et une évaluation des coûts d'exploitation. L'ensemble des résultats devrait être connu fin 74, début 75. Son montant est de 8,5 millions dont la D.G.R.S.T. a pris la moitié en charge.

- 4 - La phase 4, prévue, mais non encore décidée consisterait en un tronçon probatoire d'un kilomètre environ avec trois stations situées à la Villeneuve de Grenoble, parallèlement à la phase 3, mentionnant pour mémoire une étude d'insertion de la première ligne, lancée par le S.I.E.P.A.R.G. en 1973 et reprise par le Syndicat mixte. Cette étude a fait l'objet d'un contrat de 800 000 F (subventionné à raison de 500 000 F) avec la Société POMA 2 000 qui, pour ce faire, s'est associée avec l'Atelier des Architectes Associés.

(1) Ainsi que l'indique M. GARIN : "trois véhicules ont été simultanément utilisés et ont réalisé 15 000 km de roulement". "LE POMA 2 000" par M. GARIN, Art. in Revue des Transports Publics Urbains et Régionaux.

GRENOBLE - ETUDE DES DEPLACEMENTS DES HABITANTS

Nous présentons ci-dessous les principaux résultats de l'enquête-ménages effectuée par le S.E.T.R.A. en 1966 dans le périmètre du groupement d'urbanisme de Grenoble.

1 - TAUX DE MOTORISATION -

A Grenoble, on compte une voiture pour 4,2 habitants, soit 0,76 voiture par ménage. Le nombre de ménages sans voiture est particulièrement faible et celui des ménages équipés de deux voitures, plus nombreux que la moyenne nationale. Le taux de motorisation est en relation très étroite avec les revenus et la catégorie socio-professionnelle des ménages. Ceux qui appartiennent aux catégories supérieures sont deux fois plus motorisés que les ménages ouvriers ou employés.

TAUX DE MOTORISATION DE DIFFERENTES VILLES

LILLE	0,47	NANCY	0,65
MULHOUSE	0,49	CHAMBERY	0,72
STRASBOURG	0,54	GRENOBLE	0,76
LYON	0,64		

2 - PRESENTATION DE L'ENSEMBLE DES RESULTATS DE BASE DE L'ENQUETE -

- Nombre de déplacements 937 088
- Nombre de déplacements selon le moyen de transport utilisé :
 - . à pied 420 128 soit 44,83 %
 - . moyen de transport motorisé ... 516 950 soit 55,17 %

Les déplacements motorisés se répartissent comme suit :

- . en V.P. 55,3%
- . en deux roues 31,9%
- . transports en commun et transport employeur 11,3%
- . autres 1,5%

100 %

- Population totale	280 992
- Nombre de ménages	88 480
- Nombre d'habitants de + de 5 ans	254 720
- Nombre d'habitants s'étant déplacés	214 144
- Nombre d'habitants interrogés	246 848

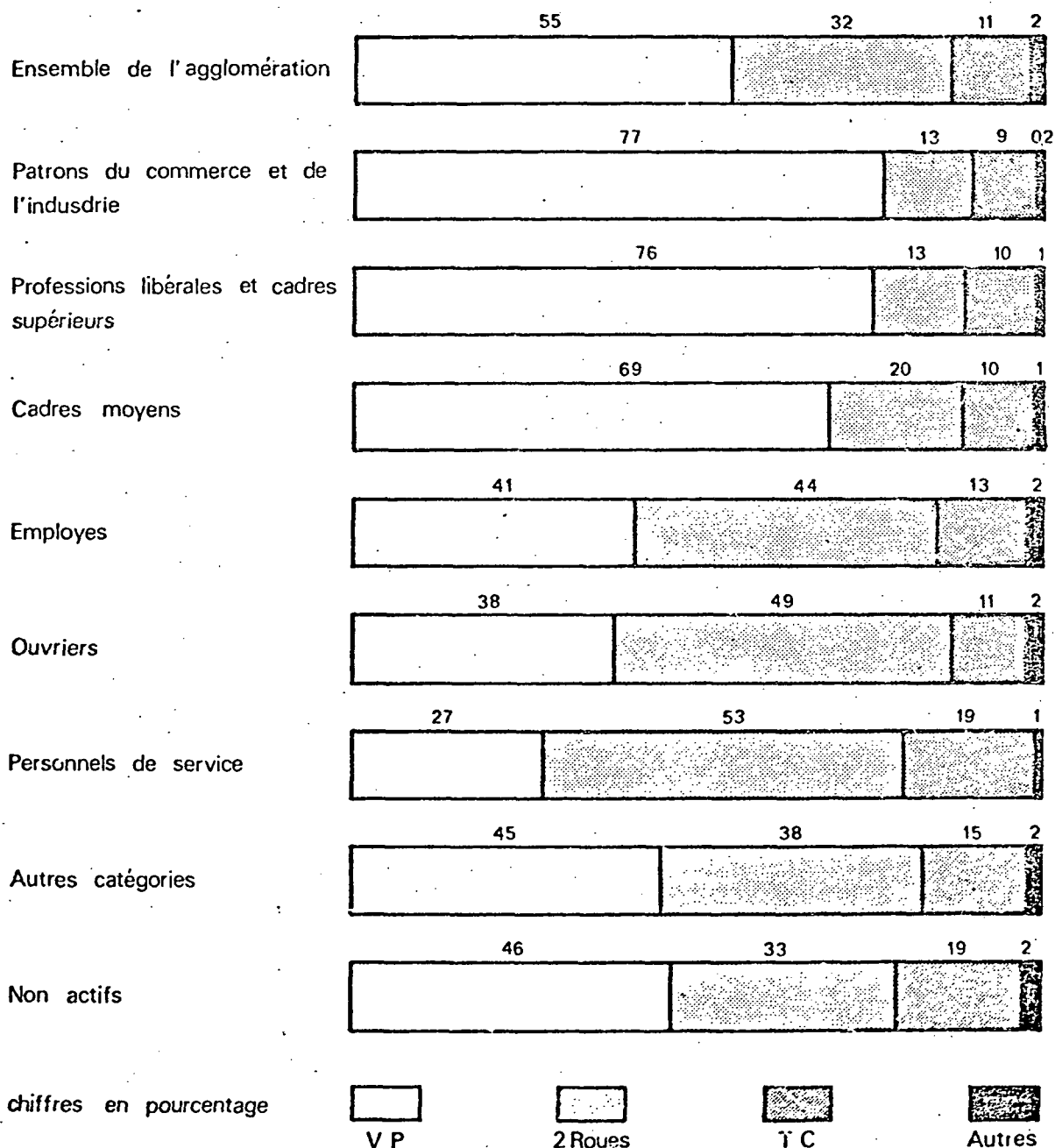
	MARCHE	A PIED
	<u>incluse</u>	<u>excluse</u>
- Nombre de déplacement par jour et par ménage	10,59	5,84
- " " " par jour et par personne	3,33	1,84
- " " " par personne de + de 5 ans	3,68	2,03
- " " " par personne s'étant déplacée ...	4,38	2,41
- " " " par personne interrogée	3,80	2,09

3 - DEPLACEMENT MOTORISES PAR PERSONNE SUIVANT LA C. S. P. DU CHEF DE FAMILLE -

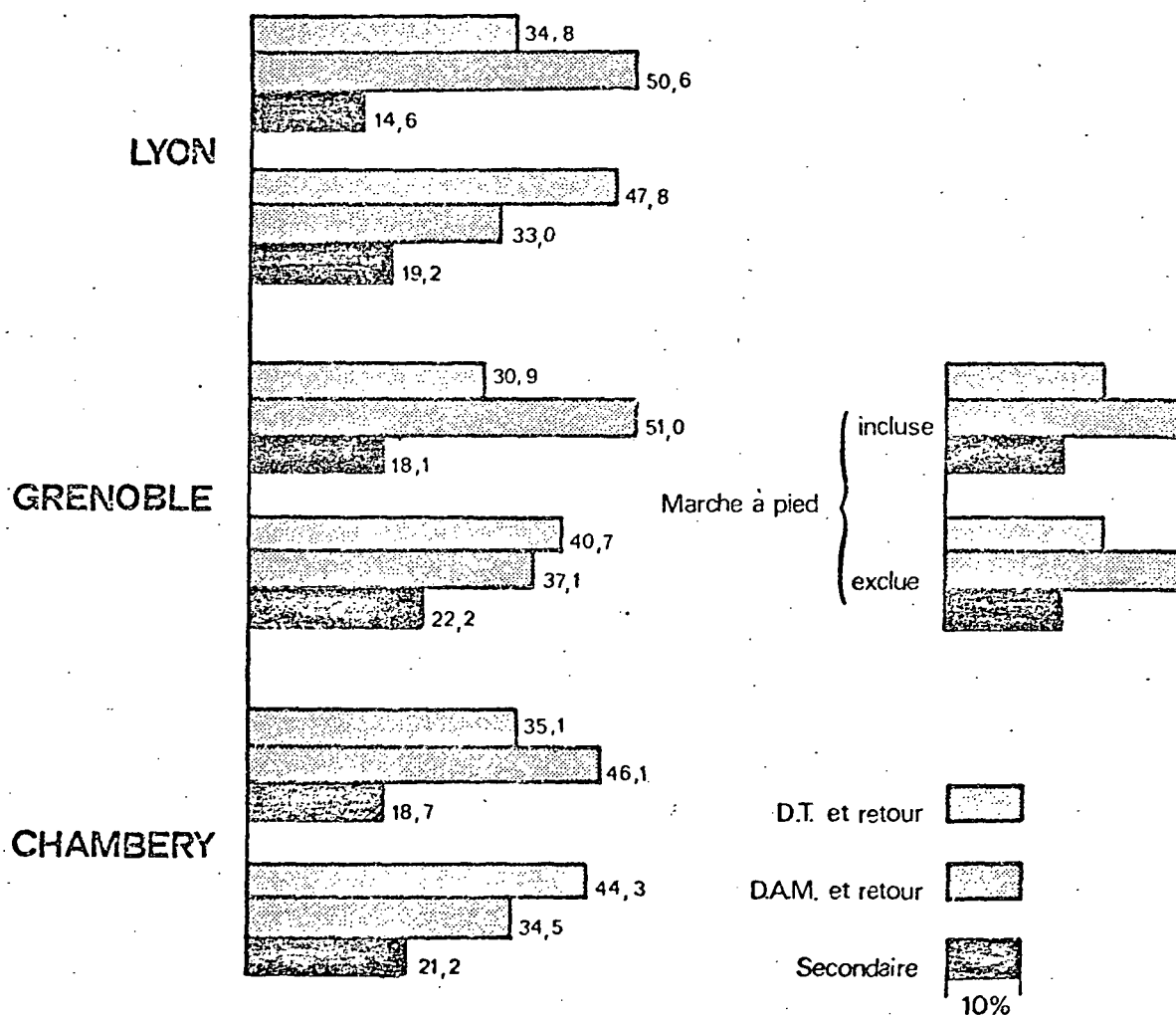
Patrons de l'ind. et du commerce ...	2,49	Ouvriers	1,85
Professions libérales et cadres sup.	2,62	Pers. de services	1,79
Cadres moyens	2,59	Armée, cergé, divers..	1,91
Employés	2,15	Inactifs	1,12

4 - MOYENS DE TRANSPORT SELON LA CATEGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE -

MOYENS DE TRANSPORT UTILISES SELON LA C.S.P. DU CHEF DE MENAGE (marche à pied exclue)



REPARTITION DES DEPLACEMENTS PAR MOTIFS REGROUPES



Marche à pied exclue, le pourcentage de déplacements liés au travail diminue de Lyon à Grenoble au profit des autres motifs et des déplacements secondaires.

Répartition en pourcentage du total journalier des déplacements aux principales heures de pointe de la journée pour chaque motif (marche à pied exclue)

P E R I O D E	M . . . O . . . T . . . I . . . F . . . S					
	D - T	T - D	D - AM	AM - D	S	Tous motifs
7 h - 8 h	23,6	0,2	21,2	0,7	5,1	10,1
12 h - 13 h	1,8	34,5	1,3	12,1	5,6	11,0
13 h - 14 h	31,3	1,7	17,0	1,4	6,3	11,6
18 h - 19 h	0,3	25,3	4,5	14,9	10,9	11,1

Les déplacements en début de matinée et d'après-midi partent dans une très forte majorité du domicile et inversement ceux des fins de demi-journées sont pratiquement tous orientés vers le domicile.

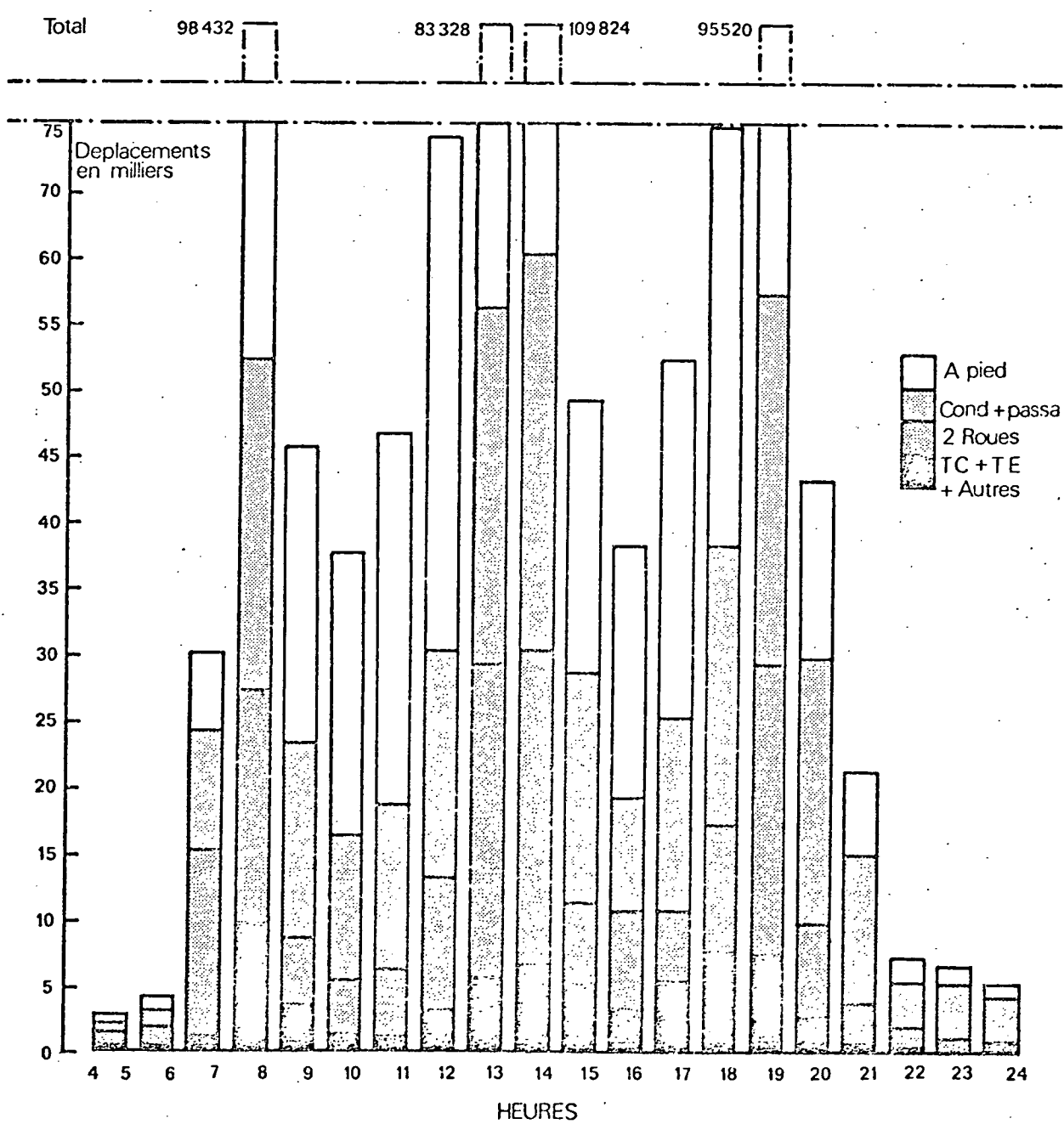
Le nombre de déplacements par ménage à l'heure de pointe montre que les flux de circulation résultent d'un fort pouvoir d'émission des ménages. Ces valeurs témoignent d'une relative fluidité de la circulation sur l'ensemble de l'agglomération puisque les déplacements "autres motifs" participent toujours au tiers et parfois plus de la circulation. Ceci n'exclue pas des encombrements dans le Centre notamment.

MOYENS DE TRANSPORTS UTILISES AUX HEURES DE POINTE

L'utilisation des moyens de transports varie dans les limites plus ou moins larges suivant les modes. Entre 7 h et 21 h, le nombre de déplacements en voiture varie entre 10 000 et 30 000 par heure, alors que le nombre de ceux qui sont effectués en deux roues passe de 3 000 à 23 500.

Il en résulte qu'aux heures de pointe, et surtout de 13 h à 14 h, les deux roues, en assurant 23 500 déplacements, sont presque aussi utilisés que la voiture (29 700 déplacements).

DISTRIBUTION HORAIRE DES DEPLACEMENTS PAR MODES DE TRANSPORT



5 - REPARTITION DES DEPLACEMENTS SELON LES MOTIFS -

Sur l'ensemble des déplacements effectués avec un moyen de transport, 78% des déplacements représentent des déplacements primaires, c'est-à-dire dont l'origine ou la destination est le domicile. Dans l'ensemble des déplacements, marche à pied comprise, ce pourcentage passe à 81,9%. La part des déplacements secondaires à Grenoble varie dans des proportions identiques à celles de Chambéry. Dans ces deux villes, les pourcentages sont supérieurs à ceux de Lyon.

Repartition des déplacements par motifs en %

Marche a pied incluse	Motifs des déplacements	Marche a pied exclue
29 35 31	Domicile Travail	37 48 41
14 3,6 13	Domicile Affaires	2,4 6 2,1
16 15 17	Domicile Achats	12 7 11
12 6 9	Domicile Visite	12 6 9
17 22 19	Domicile Ecole	8 11 10
5,7 3,5 4,7	Domicile Autres	6,6 3 6,1
19 15 18	Deplacements Secondaires	21 19 22

□ Chambéry

▨ Lyon

▩ Grenoble

Répartition des déplacements selon les modes
et les C.S.P. pour le motif : DOMICILE - TRAVAIL

E F F E C T I F S								
		Marche	2R	VP	TC	TEmp	Autr	TOTAL -marche
0 - 1	Indét Agr Divers	29	72	62	11	5	-	150
2 - 3	Patrons Cad Sup	500	128	991	36	2	2	1 159
4	Cadres moyens	395	316	843	46	25	-	1 230
51	Employés bureau	453	506	344	114	18	-	982
53	Employés commerce	150	94	79	50	-	-	223
6	Ouvriers	770	1836	991	115	92	-	3 034
7	Personnel de sce	180	142	41	34	-	-	217
91	Etudiants	4	11	8	10	-	-	29
97	Ecoliers	5	-	-	-	-	-	-
9 autres	Divers non actifs	4	4	1	-	-	-	5
8	Autres non actifs	4	-	-	-	-	-	-
		2 494	3109	3360	416	142	2	7 029
% VERTICAUX								
0 - 1	Indét Agr Divers	1,2	2,3	1,3	2,6	3,5	-	1,9
2 - 3	Patrons Cad Sup	20,-	4,1	29,5	8,7	1,4	100	17,4
4	Cadres moyens	15,8	10,2	25,1	11,1	17,6	-	17,1
51	Employés bureau	18,2	16,3	10,2	27,4	12,7	-	15,1
53	Employés Commerce	6,-	3,-	2,4	12,-	-	-	3,9
6	Ouvriers	30,9	59,1	29,5	27,6	64,3	-	39,9
7	Personnel de sce	7,2	4,6	1,2	3,2	-	-	4,2
91	Etudiants	0,2	0,4	0,2	2,4	-	-	0,3
97	Ecoliers	0,2	-	-	-	-	-	0,1
9 autres	Divers non actifs	0,2	0,1	-	-	-	-	0,1
8	Autres non actifs	0,2	-	-	-	-	-	-
		100	100	100	100	100	100	100
% HORIZONTAUX par rapport aux TOTAUX sauf MARCHÉ								
0 - 1	Indét Agr Divers		43,-	41,3	7,4	3,3	-	100
2 - 3	Patrons Cad Sup		11,-	85,5	3,1	0,2	0,2	100
4	Cadres moyens		25,7	63,5	3,8	2,0	-	100
51	Employés bureau		51,5	35,1	11,6	1,3	-	100
53	Employés commerce		42,2	35,4	22,4	-	-	100
6	Ouvriers		60,5	32,6	3,3	3,1	-	100
7	Personnel de sce		65,4	18,9	15,7	-	-	100
91	Etudiants		37,9	27,6	34,5	-	-	100
97	Ecoliers		-	-	-	-	-	-
9 autres	Divers non actifs		30,-	20,-	-	-	-	-
8	Autres non actifs		-	-	-	-	-	-

Répartition des déplacements selon les modes et les motifs

E F F E C T I F S							
	Marche	2R	VP	TC	TEmpl	Autres	TOTAL -marche
Domicile-Travail	2 494	3 109	3 360	416	142	2	7 029
Domicile-Affaires	314	172	771	51	6	1	1 001
Domicile-Achats	3 413	471	725	218	-	14	1 428
Autres motifs	6 903	1 394	4 056	1 124	30	70	6 674
TOTAL	13 124	5 146	8 912	1 809	178	87	16 132
% VERTICAUX							
Domicile-Travail	19,-	60,4	37,7	23,-	79,8	2,3	43,6
Domicile-Affaires	2,4	3,3	8,7	2,3	3,4	1,1	6,2
Domicile-Achats	26,-	9,2	8,1	12,1	-	16,1	6,3
Autres motifs	52,6	27,1	45,5	62,1	16,9	80,5	41,4
TOTAL	100	100	100	100	100	100	100
% HORIZONTALAUX par rapport aux TOTAUX sauf MARCHÉ							
Domicile-Travail		44,2	47,8	6,-	2,-	-	100
Domicile-Affaires		17,2	77,-	5,2	0,6	-	100
Domicile-Achats		33,-	50,8	15,3	-	0,9	100
Autres motifs		20,9	60,8	16,8	0,5	1,-	100
TOTAL		31,9	55,3	11,2	1,1	0,5	100

ANNEXE VII -

LES INFORMATIONS SUR LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS DANS LA
PRESSE LOCALE - LE DAUPHINE LIBERE 1971-74

L'histogramme suivant présente le volume des informations sur le T.C.U. à travers "Le Dauphiné Libéré", pendant la période 1971-1974.

Les diverses informations recueillies dans le journal ont été regroupées en six thèmes principaux, présentés en fonction de leur volume (page de journal) pendant la période étudiée.

Le total du volume de pages consacré à chaque thème pendant toute la période nous donne le classement suivant :

1 - Innovation - planification à long terme	3	pages
2 - Débats sur T.C.U. (institution, groupes de pression)	2,25	"
3 - Mesures d'amélioration du réseau	1,20	"
4 - Tarification - gratuité des T.C.U.	1	"
5 - Grèves à la S.G.T.E.	0,85	"
6 - Financement des T.C.U.	0,3	"

1 - Innovation - planification à long terme -

Ce thème regroupe les informations portant sur des projets d'innovation et de planification des T.C.U. à long terme. Il s'agit en particulier d'innovation technique du matériel roulant (POMA 2 000, le télérail, etc ...) et de planification physique à long terme du réseau urbain des T.C. (T.C. en site propre, les T.C.U. de demain, etc ...)

2 - Débats sur les T.C.U. -

Ce thème a pour objet de regrouper les informations qui prennent la forme d'un débat avec les participants suivants : le Conseil Municipal, ses membres et le Maire, les unions de quartiers, les commerçants du centre ville (groupes de pression), l'Agence d'Urbanisme de l'agglomération grenobloise et le Syndicat Mixte des Transports en Commun.

L'objet de ce thème, que l'on peut intituler débat général sur le T.C.U. porte d'une part, sur une critique de la situation actuelle dans les T.C.U. ("le problème des T.C.U., la priorité des T.C.U." des médecins auprès d'un grand malade,"etc ...) et d'autre part, sur les projets d'amélioration et de planification, provoquant un débat et donnant lieu à une "concertation" entre les organisations intéressées ("le tronc commun des T.C.U. au centre de Grenoble) - ("les commerçants de la rue Alsace-Lorraine contre le projet du tronc commun qui les priverait de stationnement") - ("les T.C.U. dans le centre ville - un débat entre l'union de quartier et l'Agence d'Urbanisme") - ("l'Union Commerciale et les bandes réservées") - ("à propos des T.C.U., Monsieur DEBATTISTI répond à Monsieur DUBEDOUT"). Tous les participants à ce débat s'accordent à reconnaître qu'il faut réorganiser les T.C.U., les améliorer et leur donner priorité dans la voirie urbaine.

3 - Mesures d'amélioration de réseau -

Ce thème regroupe les informations ayant pour objet de faire part au public des changements effectués dans les transports collectifs. Il s'agit d'améliorations techniques (self-service, renouvellement du matériel roulant, etc ...) et physiques du réseau (passages souterrains, bandes réservées, etc ...).

4 - Tarifification - gratuité des T.C.U. -

Les informations se rapportant à ce thème ne constituent en fait qu'un seul sujet, à savoir, la gratuité des T.C.U. pour les personnes âgées.

5 - Grèves à la S.G.T.E. -

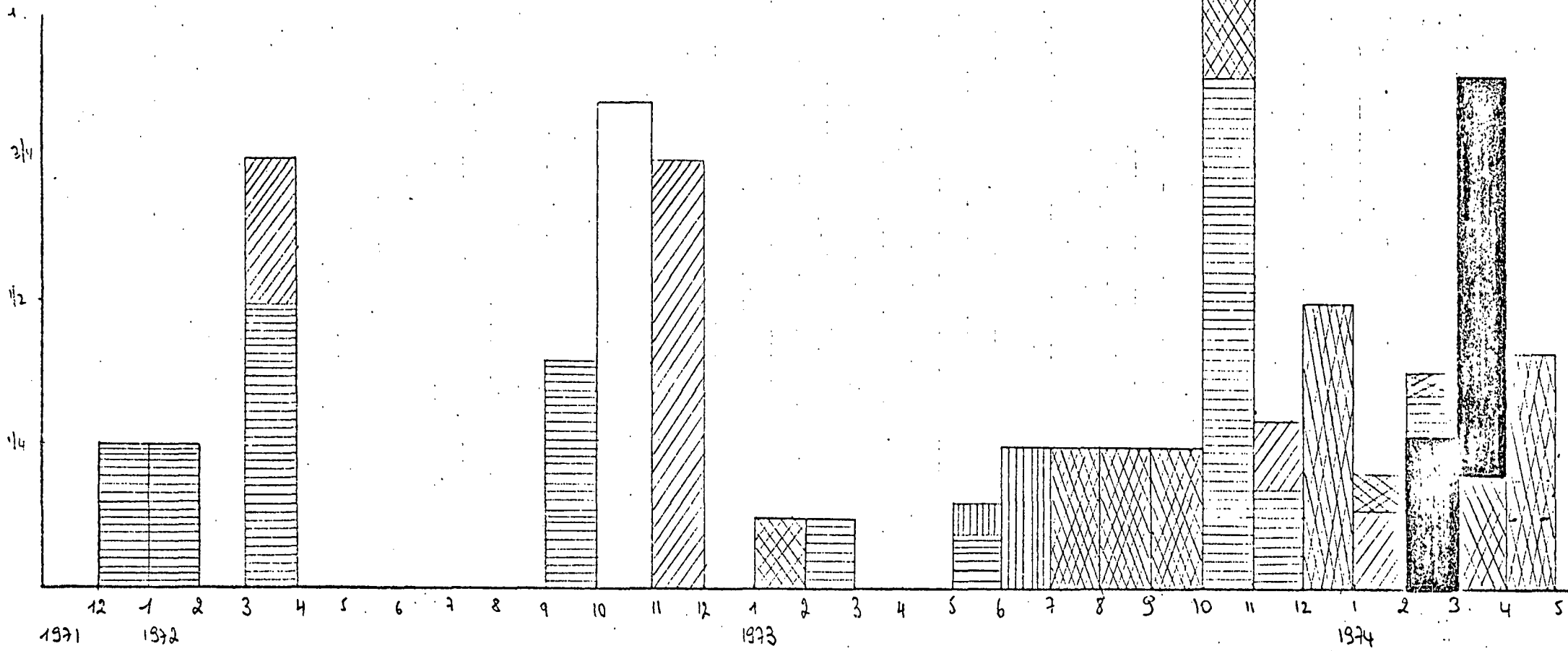
Il est de même pour ce thème qui illustre la grève à la S.G.T.E. en Octobre 1972, rapportant les revendications du personnel ainsi que le contexte conflictuel dans lequel s'est déroulé cette grève.

6 - Financement des T.C.U. -

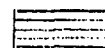
Ce thème regroupe deux informations parues en Mai et Juin 1973 ; l'une concernant le lourd déficit de la S.G.T.E. pour l'Exercice de l'année 1972 et l'autre concernant la taxe de 1% en faveur des transports.

L'étude de cet histogramme, très limité, amène à distinguer deux périodes selon le volume et le type d'information sur les T.C.U.

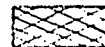
L'une, de 1971 à 1973, contient des informations sur l'innovation à long terme, l'amélioration du réseau et la grève à la S.G.T.E. que l'on peut qualifier d'informations Ad Hoc, n'ayant pas de suite et dont le volume est restreint par rapport à la deuxième période, de 1973) 1974, qui contient des informations sur l'avenir des transports en commun, provoquant un débat (notamment à la veille des élections cantonales en Septembre 1973) entre les parties intéressées, laissant apparaître l'intérêt accordé aux T.C.U. pendant la période actuelle.



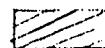
- Innovation - planification à long terme



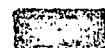
- débats sur T.C.V.



(institutions politiques, groupes de pression)
- Mesures d'augmentation de réseau.



- Tarification - gratuité des T.C.V.



- Grèves à la SGTÉ



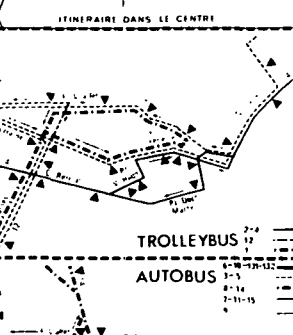
- Financement des T.C.V.



ANNEXES . V . I . I

CARTES

TRANSPORTS URBAINS AGGLOMERATION GRENOBLOISE





Bastille

L'ISÈRE

PARC
GUY

la Porte de la Bastille

PAPE

Pl. Mé. B. Bizant
Comarcey P.T.T.

L'ILE VERTE

Quai de France

Quai de la Bastille

VOIR PLAN
DU CENTRE

Avenue de la Bastille

Rue de la Bastille

Rue de la Bastille

PARC
DELILE

Cimetière
du Sablon

Avenue de la Bastille

Rue de la Bastille

Rue de la Bastille

PARC
DELILE

Cimetière
du Sablon

Avenue de la Bastille

Rue de la Bastille

Rue de la Bastille

PARC
DELILE

Cimetière
du Sablon

Avenue de la Bastille

Rue de la Bastille

Rue de la Bastille

PARC
DELILE

Cimetière
du Sablon

Avenue de la Bastille

Rue de la Bastille

Rue de la Bastille

PARC
DELILE

Cimetière
du Sablon

Avenue de la Bastille

Rue de la Bastille

Rue de la Bastille

PARC
DELILE

Cimetière
du Sablon

Avenue de la Bastille

Rue de la Bastille

Rue de la Bastille

PARC
DELILE

Cimetière
du Sablon

Avenue de la Bastille

Rue de la Bastille

Rue de la Bastille

PARC
DELILE

Cimetière
du Sablon

Avenue de la Bastille

Rue de la Bastille

Rue de la Bastille

PARC
DELILE

Cimetière
du Sablon

Avenue de la Bastille

Rue de la Bastille

Rue de la Bastille

PARC
DELILE

Cimetière
du Sablon

Avenue de la Bastille

Rue de la Bastille

Rue de la Bastille

PARC
DELILE

Cimetière
du Sablon

Avenue de la Bastille

Rue de la Bastille

Rue de la Bastille

PARC
DELILE

Cimetière
du Sablon

Avenue de la Bastille

Rue de la Bastille

Rue de la Bastille

PARC
DELILE

Cimetière
du Sablon

ETUDE DES TRANSPORTS EN COMMUN

DOSSIER PREPARATOIRE
A LA RESTRUCTURATION
DES TRACES DES LIGNES

" COURT TERME "

Schema des reseaux

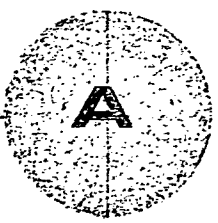
.actuel.

court terme.

long terme.

SCHEMA 1 :

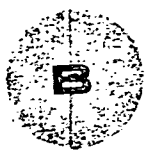
- ... un réseau de surface complexe, totalement radial vers le Centre de Grenoble...
- ... des tracés de lignes compliqués ; une faible interconnection entre réseaux SGTE et VFD ...
- ... une couverture du territoire de l'agglomération insuffisante...



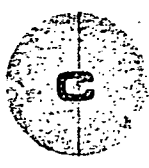
CENTRE DE GRENOBLE

SCHEMA 2 :

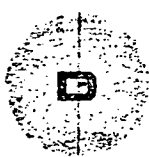
- ... un réseau de surface simplifié encore radial vers le Centre de Grenoble, mais également vers le centre Villeneuve...
- ... des tracés de ligne simples ; les problèmes d'interconnection résolus...
- ... l'amorce d'une rocade dans la partie Sud de l'agglomération...
- ... un "Tronc Commun" dans le centre de Grenoble...
- ... une couverture du territoire satisfaisante...



CENTRE VILLENEUVE



CENTRE NORD-OUEST
(FONTAINE)



CENTRE NORD-EST
(MEYLAN)

SCHEMA 3 :

- ... un réseau radial complet de 3 lignes TCSP vers le Centre de Grenoble passant par les centres secondaires Villeneuve, Nord-Ouest et Nord-Est...
- ... un réseau de surface radial vers les centres de Grenoble, Villeneuve, Nord-Ouest et Nord-Est...
- ... des tracés de ligne simples...
- ... une rocade complète entre les trois centres secondaires...
- ... une couverture totale du territoire...



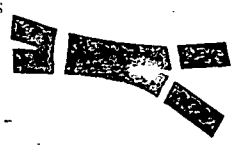
RESEAU BUS ET TROLLEYBUS



TRONC COMMUN BUS ET
TROLLEYBUS



LIGNE DE T. C. S. P.



TRONC COMMUN DE T. C. S. P.

SCHEMA 4 :

- ... un réseau radial partiel de deux lignes TCSP vers le Centre de Grenoble ...
- ... une ligne de rocade TCSP entre les trois centres secondaires Villeneuve, Nord-Ouest et Nord-Est...
- ... un réseau de surface radial vers les centres de Grenoble, Villeneuve, Nord-Ouest et Nord-Est...
- ... des tracés de ligne simples...
- ... une couverture totale du territoire...



S. N. C. F.

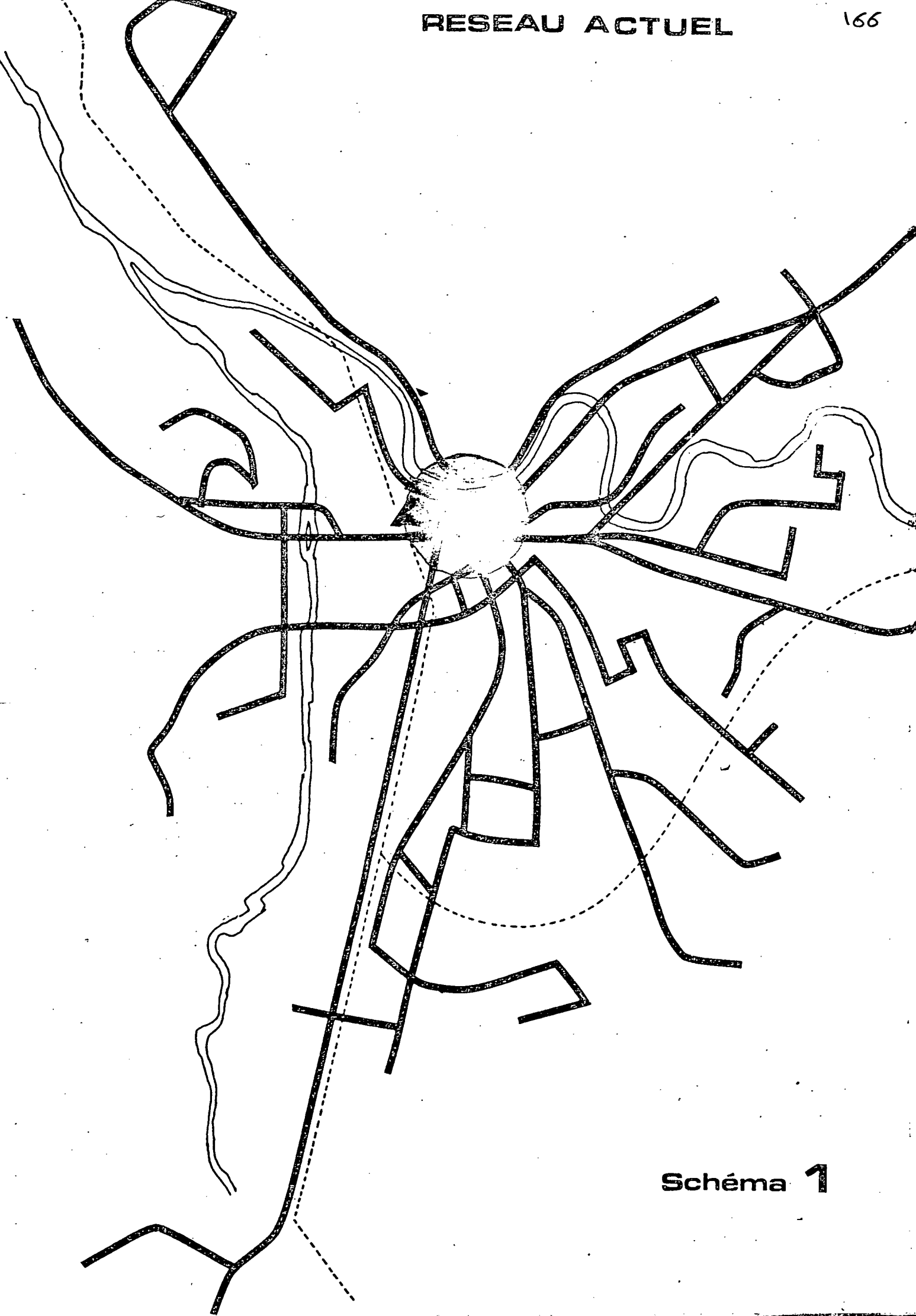


Schéma 1

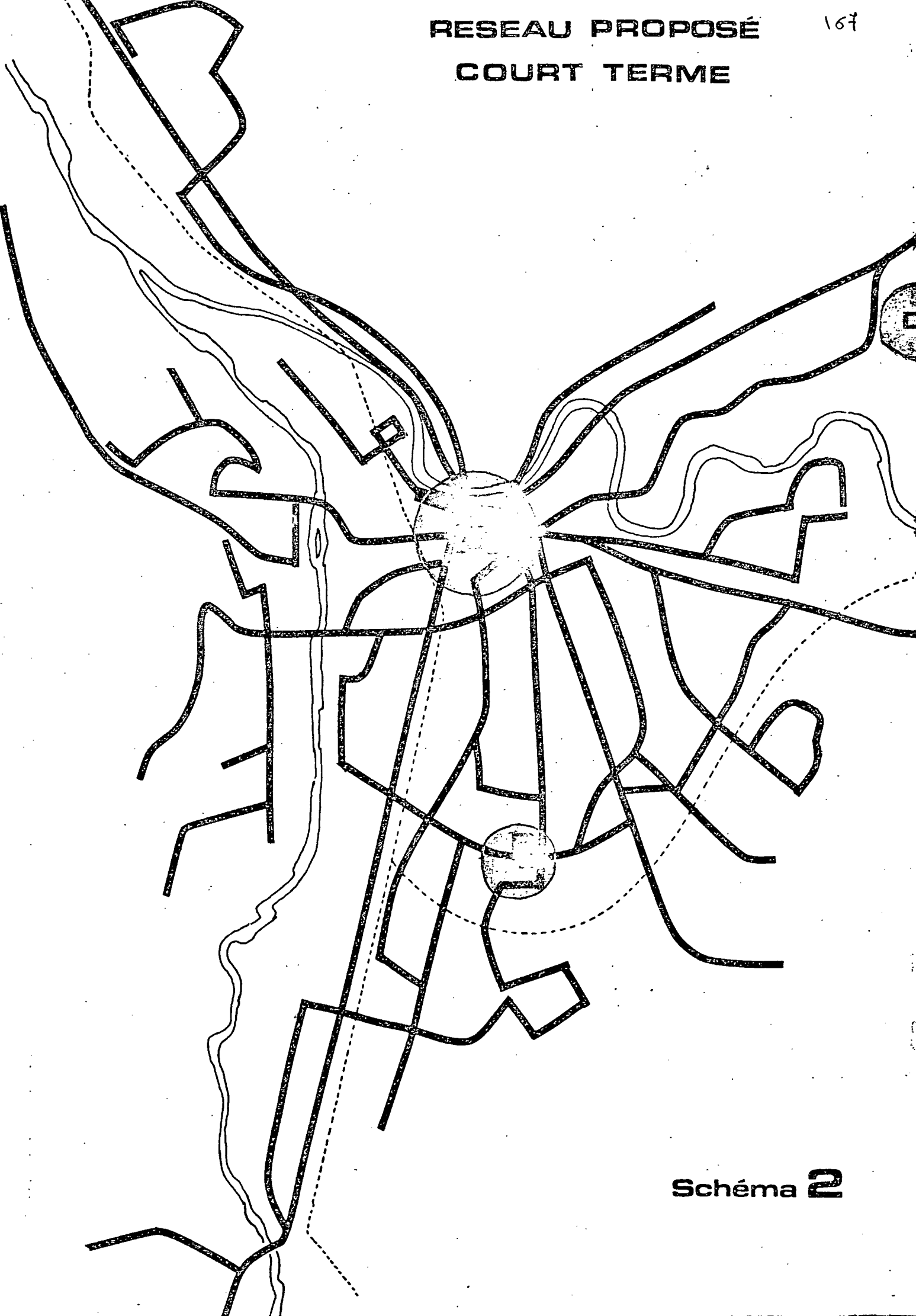


Schéma 2

RESEAU LONG TERME

HYPOTHESE 2 (3^e ligne TCSP radiale)

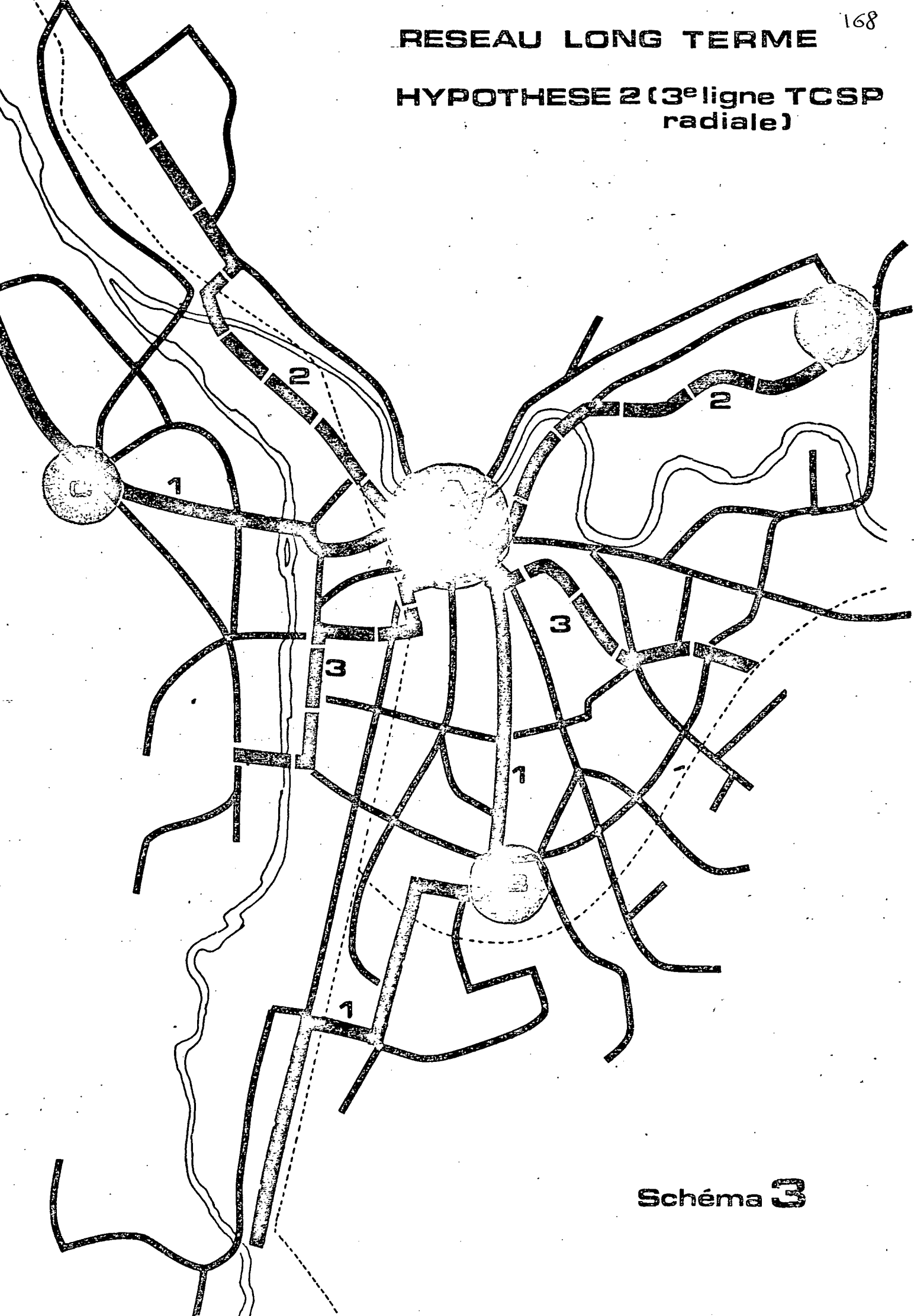


Schéma 3

RESEAU LONG TERME

HYPOTHESE 2 (3^e ligne TCSP en rocade)

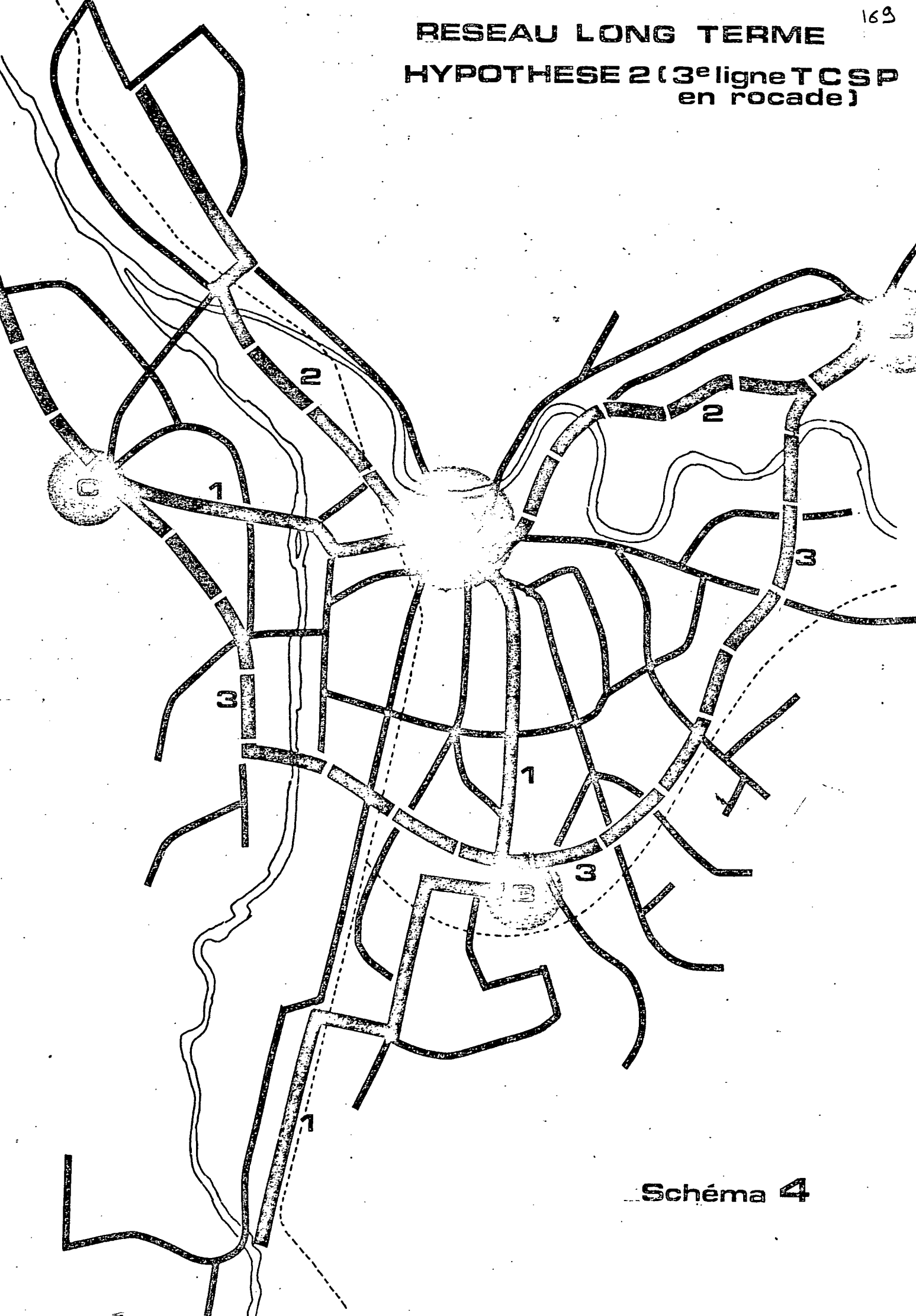


Schéma 4

TABLE DES MATIERES

	<u>pages</u>
<u>INTRODUCTION</u>	
<u>CHAPITRE I : CHRONIQUE GRENOBLOISE</u>	
1. Bref rappel historique	6
11. L'avenant du 26 Février 1951	8
12. Le développement du réseau	10
2. La phase contemporaine. Crise et changement	15
21. Les éléments de la crise	15
22. Petits déficits, grandes négociations	16
23. 1972 : une année décisive	22
24. La mise en place d'une nouvelle configuration	25
241. L'application de l'avenant de 1972	27
242. Un nouvel acteur : la S.C.E.T.	28
243. Le Syndicat Mixte des Transports en Commun (S.M.T.C.)	29
 <u>CHAPITRE II : CHANGEMENT INSTITUTIONNEL ET RAPPORTS DE POUVOIRS</u>	 32
1. Une configuration à prédominance technique	33
11. Le rôle de la S.G.T.E.	33
12. Une certaine articulation du technique et du politique	34
13. Un pôle de domination idéologique	36
2. Vers une configuration à prédominance politique ?	39
21. La destruction des anciens rapports	40
211. Autonomie et normalisation du politique	40
212. La rupture du monopole technique	42
22. Quelle configuration ?	45
221. La dialectique entre organisation territoriale et sectorielle	45
222. Tendances pour une définition du technique	46
223. La capacité d'assurer la prédominance politique	51
2231. Un compromis entre agglomération et département	52
2232. Un compromis interne à l'agglomération	53
2233. De nouvelles limites	55

CHAPITRE III : <u>L'EMERGENCE D'UNE POLITIQUE DE TRANSPORTS A GRENOBLE ?</u>	58
1. La politique des transports à Grenoble	59
11. L'héritage	59
12. Des éléments nouveaux	60
13. 1971-1974 : l'amorce d'une nouvelle politique ?	61
2. Les problèmes du Centre	64
21. Les commerçants - l'Union des Habitants du Centre Ville (UHCV)	64
22. L'A.D.T.C.	69
23. Vers une remise en cause du T.C.S.P. ?	70
24. Un déplacement de la question : quels sont les enjeux de la transformation du Centre ?	73
<u>ANNEXES -</u>	77
ANNEXE I - La S.G.T.E.	78
ANNEXE II - La Régie Départementale des V.F.D.	122
ANNEXE III - La coopération intercommunale	128
ANNEXE IV - L'Agence d'Urbanisme	134
ANNEXE V - Le Groupe d'Etudes et de Programmation de l'Isère	137
ANNEXE VI - Grenoble : Etude des déplacements des habitants	148
ANNEXE VII - Les informations sur les transports collectifs urbains dans la presse locale - Le Dauphiné Libéré : 1971-74.	157
ANNEXE VIII - CARTES	161.

E R R A T A

Numérotation des pages :

Le plan du centre de Grenoble, placé en tête du troisième chapitre, n'a pas été numéroté ; il s'insère entre les pages 58 et 59.

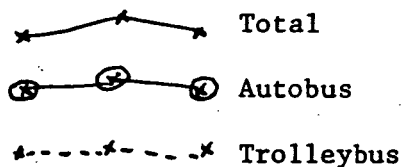
La page numérotée 86 doit s'insérer entre les pages 89 et 90 ; il faut donc lire dans l'ordre suivant : 85 - 87 - 88 - 89 - 86 - 90.

La numérotation 118 a été utilisée deux fois et la page 117 omise. La série des bilans de la S.G.T.E. de 1952 à 1972 correspond à la page 117, l'étude de ces bilans sous forme d'un graphe est numérotée correctement 118.

Légende :

Le graphe de la page 89, retraçant l'évolution du parc de véhicules de la S.G.T.E. ne comporte pas de légende.

Celle-ci doit se lire ainsi :

Renvoi :

La note (9) de la page 14 renvoie au tableau de la page 156.