

Objet : concertation préalable sur le projet de ligne E : les observations de l'ADTC

L'ADTC est évidemment très favorable au projet de ligne E, son seul regret étant le délai de réalisation repoussée en 2014 au lieu de 2011 dans le PDU initial, et 2012 dans le PDU révisé. Quelles que soient les variantes retenues au final, ce projet sera incontestablement très utile pour l'agglomération et doit être réalisé au plus vite.

Voici les observations de l'ADTC, du sud au nord pour les tracés, puis indépendamment du tracé, les observations sur le futur partage de la voirie, et en fin un très bref résumé des principales remarques.

TRACE DE REFERENCE

L'ADTC voit dans ce projet de ligne E le début d'une future ligne qui desservira les 2 branches nord du Y grenoblois : Moirans – Grenoble - Crolles - Brignoud. Les poids de population desservie dans la cluse de Voreppe et dans le Grésivaudan (*habitants + zones d'activités*) le justifieraient pleinement. Dans cette optique, il serait logique de privilégier les variantes de tracé les plus directes, afin de maintenir des temps de parcours les plus attractifs possibles sur des trajets comme : Chevalon de Voreppe – Grenoble, St Egrève – Meylan, et ultérieurement Voreppe – Meylan, Grenoble – Crolles...

GRENOBLE

Variantes :

Les 3 options ont des avantages et des inconvénients bien distincts :

- liaison au plus court entre les 2 branches nord du Y grenoblois, par Edouard Rey et Agutte Sembat
- petite extension de l'hypercentre à l'ouest de Victor Hugo, par Gambetta.
- maillage des lignes sur le centre étendu, par le tracé de référence sur Jean Jaurès

Toujours dans la logique d'une ligne de tram reliant, à long terme, Moirans à Crolles – Brignoud, l'ADTC demande au SMTC d'évaluer la faisabilité de la variante la plus directe par les boulevards Edouard Rey et Agutte Sembat, qui n'a pas encore fait l'objet d'une étude aussi poussée que le tracé par Jean Jaurès ou la variante par Gambetta.

Terminus de la ligne

Le dossier ne donne aucune indication du positionnement du terminus de la ligne. Quelle que soit la variante retenue, l'ADTC propose que le terminus provisoire (dans l'attente du prolongement vers Meylan) soit positionné entre la station Chavant et l'Hôtel de Ville de Grenoble. Le passage par Chavant apportera une attractivité très importante au réseau, en créant un point d'échange de trois lignes de tramway et de plusieurs lignes de bus urbains et périurbains. Ceci impliquera une restructuration de ce pôle d'échange.

SAINT MARTIN LE VINOUX

Variante : station pour le village

L'ADTC est favorable à cette station supplémentaire dans la mesure où cette partie de la commune ne sera plus desservie par bus. Son équipement pourrait être fonction de l'évolution de l'urbanisation du secteur.

SAINT EGREVE

Variante 1 : fourche CAP 38

L'ADTC craint que la baisse de fréquence qu'impliquerait une variante en fourche à Saint-Egrève ne soit trop dissuasive pour les usagers non captifs. Une ligne en fourche induirait en outre des temps morts coûteux pour l'exploitant si les 2 branches sont de longueur inégale.

Variante 2 : gare et CAP 38

Elle viserait à desservir au passage la gare, et de la zone d'activité Cap38 qui se développe, avec un léger gain de fréquentation, mais au prix d'un allongement du parcours rendant la ligne moins attractive pour d'autres usagers.

Si le tracé de référence est retenu, il sera alors impératif de mettre en œuvre une restructuration du réseau associé sur le secteur St Egrève centre, gare, CAP38, pont barrage, et de relier ces sites à la Presqu'île et à la rive gauche Sassenage / Fontaine (*lignes les plus directement concernées : 30 et 51*). Pour que la rupture de charge ne soit pas dissuasive, l'ADTC estime que les usagers doivent pouvoir compter sur une amplitude 6 h – 21 h 30 (*cf horaires de travail dans le centre commercial Cap 38*) et une fréquence 7-8 minutes, y compris hors heures de pointe.

Une étude de ces hypothèses doit être menée, afin d'évaluer le gain de fréquentation de ce réseau restructuré, par rapport au réseau actuel + tram E seul. En fonction de ces éléments, il sera possible de choisir en connaissance de cause le meilleur compromis possible, tracé de référence + réseau associé ou variante 2.

LE FONTANIL-CORNILLON

Variante : terminus Croix de la Rochette

Dans la perspective d'une prolongation ultérieure vers Voreppe et d'un transfert modal le plus en amont possible de l'agglomération, le terminus pourrait utilement se situer à ce niveau, avec la création d'un parc-relais et éventuellement du centre de remisage.

AMENAGEMENTS INDUITS sur la RD 1075

Le partage de l'espace public opéré dans le même temps que la réalisation de la ligne E va varier selon la largeur disponible. Les documents produits ne sont pour l'instant qu'indicatifs, toutefois ils donnent déjà certaines tendances qui appellent des mises en garde de l'ADTC.

Aménagements cyclables

Dans la largeur de 22,50 m les cycles sont prévus sur chaussée, sur une bande de 2 m de large. L'expérience montre que cette largeur, proposée pour augmenter le confort des cyclistes, augmente en fait fortement le risque de stationnement sauvage. Compte tenu de la densité d'habitat et de commerces des secteurs traversés, l'ADTC préfère une bande de 1,50 m, conforme aux recommandations du CERTU.

Dans la largeur de 30 m les cycles sont prévus sur trottoir, avec de nombreux masques de visibilité entre trottoir et chaussée. Pour des raisons de sécurité des cyclistes aux intersections, et de cohabitation difficile avec les piétons, l'ADTC est opposée à cette solution, dont les inconvénients sont apparus sur les grands boulevards à Grenoble parallèlement à la ligne C. Les cyclistes doivent être vus des automobilistes et pour cela doivent être sur chaussée sur une bande de 1,70 m, le long du stationnement.

Enfin, il faut privilégier un tracé aussi homogène et direct que possible pour les aménagements cyclables le long du parcours de la ligne. Multiplier les virages entre tronçons sur chaussée et tronçons sur trottoir nuit à la lisibilité des trajectoires, et peut être source d'inconfort ou de dérapages au niveau des franchissements de seuils.

Largeur de la chaussée

D'autre part, une chaussée de 5,25 m par sens (3,25 m+ 2 m) ne sera pas propice à une circulation apaisée. Réduite à 4,50 m (3 m + 1,50 m) , elle inciterait à rouler à allure modérée sans nécessité de multiplier les aménagements ultérieurs de type coussins, plateaux traversants, ou chicanes.

Aménagements piétons

La largeur recommandée des trottoirs est de 1,80 m. Cette largeur n'est pas atteinte sur plusieurs tronçons du profil à 22,50 m. C'est un élément qui ne doit pas être sous estimé surtout si ces trottoirs doivent être utilisés par de jeunes cyclistes.

EN RESUME

Tracé direct privilégié par l'ADTC, depuis Le Fontanil-Croix de la Rochette, mais associé à une amélioration de la liaison avec CAP 38, la gare de St Egrève et la rive gauche de l'Isère. A confirmer suite aux études de restructuration du réseau bus.

Choix pour la traversée de Grenoble à revoir après étude complémentaire sur le passage par les Bds E.Rey et A.Sembat.

Aménagements cyclables homogènes sur chaussée.

Trottoirs au minimum à 1,80 m.