



Enquête publique : prolongement du tram B

Grenoble, le 17 juillet 2009

Remarques destinées au Commissaire enquêteur, sur les éléments du dossier soumis à enquête publique pour le projet de prolongement de la ligne B du tram

Préalable :

L'ADTC (association pour le développement des transports en commun, voies piétonnes et cyclables de la région grenobloise) est très favorable à la réalisation, dans les meilleurs délais, du prolongement de la ligne B de tram.

Ce prolongement, programmé — *et attendu* — depuis plusieurs années, assurera une liaison directe et attractive entre trois importants pôles d'activité concernés par le « Plan Campus » : le Polygone Scientifique, le CHU (*Hôpital Nord*), et le Campus de St Martin d'Hères. Ce prolongement préfigure le maillage entre la ligne B et la future ligne E en rive droite de l'Isère. Il s'agit donc d'un **tronçon important pour le réseau de l'agglomération grenobloise**.

Observations sur le dossier soumis à enquête publique :

1 – partage de la voirie -

- avenue Doyen Louis Weil :

La description sommaire du projet page 25 fait état de l'intégration de cette avenue dans l'emprise de l'opération, réduite à 40 mètres de large, et de la position latérale de la plateforme qui permet l'intégration du parvis du Lycée international.

Plus loin, page 26, il est indiqué que la rue Esclangon futur avenue Doyen Louis Weil sera redressée... et encore page 32 (5.3.2) que le carrefour Doyen Weil – Esclangon sera modifié, et page 133, que l'arrivée du tram n'est pas seulement l'occasion de réorganiser l'espace public de la rue Doyen Louis Weil mais aussi....

Malgré le titre de la partie 6, « Raisons du choix du projet soumis à l'enquête » page 131, rien n'est dit dans ces pages, ni dans les suivantes, sur les raisons du choix du redressement de l'avenue Doyen Louis Weil et de la modification de son raccordement à l'avenue Esclangon. De ce fait, le parvis du lycée sera amputé ce qui sera très dommageable pour les usagers et la station Cité internationale devra être déplacée alors que la Ville de Grenoble étudie un projet de franchissement des voies ferrées à cet endroit.

Cette modification de voiries aura un impact non négligeable pour le coût de l'opération.

La raison de ce choix n'est pas explicitée, elle doit l'être. A défaut, ce redressement ne parait pas directement lié au projet et ne doit pas être financé par le SMTC.

- rue des Martyrs

A la lecture des documents en particulier du paragraphe 5.2.2, pages 28, 38, 39, 40, 41, 43 et 45, sur l'aménagement de la rue des Martyrs, on s'aperçoit que les voies réservées bus sont interrompues quelques dizaines de mètres avant chaque carrefour au bénéfice d'une voie tourne à droite pour les

véhicules qui s'apprêtent à tourner. Stocker ainsi les bus derrière les véhicules à l'approche des feux les retardent considérablement en heure de pointe ce qui est contraire à l'objectif du couloir bus.

Accessoirement, l'élargissement de l'espace dédié aux véhicules risque d'accroître leur vitesse et les risques d'accident. Ce risque est réel sur une avenue où des véhicules peuvent arriver directement d'A 48 ou d'A 480 et où les conducteurs auront de ce fait l'impression de rouler lentement même en dépassant largement le 50km/h en heures creuses.

Nous demandons que les voies réservées bus soient continues et libres de tout trafic automobile.

2 – aménagements cyclables -

- rue des Martyrs

Sur les plans en coupe transversale pages 29, 45 et 46, on se rend compte des largeurs des voies réservées aux bus (3,30 m) et aux cyclistes (1,50 m). Cette dimension pour les cyclistes ne correspond pas aux recommandations du CERTU lorsqu'une bande cyclable longe des véhicules en stationnement.

Pour tenir compte des risques créés par l'ouverture des portières, la recommandation donne 1,70 m de large (hors marquage) soit 1,80 m à l'axe. Cette largeur doit être assurée pour la sécurité des cyclistes.

Sur une emprise de 45 m, il doit être facile de trouver les 0,30 m supplémentaires nécessaires pour chaque bande cyclable.

Cet élargissement des bandes cyclables à 1,80 m nous paraît indispensable compte tenu des éléments ci-dessus et du très grand nombre de cyclistes fréquentant ce secteur.

- rue Horowitz

Sur les plans pages 54, 135 et 137 de transformation du giratoire de la Résistance en carrefour en croix pour l'aménagement du terminus, la reprise des aménagements cyclables existants pour la liaison avec la piste sur la digue de l'Isère n'est pas prévue.

Les aménagements cyclables existants doivent être raccordés.

Cette remarque vaut également pour la jonction entre la berge de l'Isère et l'actuel pont Durand Savoyat (ou ce qui en restera)

3 - plateforme du tram –

Nous demandons que ce prolongement de ligne dispose de 3 stations au lieu des 2 prévues.

En faisant du terminus actuel une station, il est possible de rajouter une 3ème station aux environs de la rue Durand Savoyat, permettant une meilleure desserte du quartier Jean Macé (cf. station terminus Résistance).

- position avenue Doyen Louis Weil

La plateforme est prévue latéralement dans la description du projet page 25, mais aucune justification n'est donnée page 134. Le bilan de la concertation en fait état page 25 mais sans motivation.

On peut lire : page 134 « La position latérale du côté parvis du Lycée s'est avérée plus adéquate pour le site », page 137 « La station sera légèrement déplacée pour permettre au tram de se positionner

sur le prolongement de la rue Doyen Louis Weil », et « Sa position optimisée en termes de desserte se situe entre le lycée et l'entrée de Minatec. »

Quelles sont les raisons de choix de cette position latérale, différente de celle sur la rue des Martyrs ?

- station terminus Résistance

L'implantation de ce terminus n'est pas donnée comme définitive mais choisie pour tenir compte du périmètre du Plan Particulier d'Intervention de l'ILL (page 28).

Le PPI de l'ILL, qui assimile abusivement la station de tram à une gare ferroviaire dont elle n'a ni l'emprise, ni la fréquentation, ne permet pas de justifier la position présentée dans le dossier : du point de vue fonctionnement comme du point de vue infrastructure, une station de tram est analogue à une station de bus et non à une gare. L'actuel terminus de la ligne 34 est situé dans ce périmètre PPI de l'ILL depuis 1978 sans poser de problème.

Cette implantation ne nous paraît non plus favorable au regard du nombre important d'usagers potentiels (2000 personnes) dont le lieu de travail se situe au-delà du giratoire de la Résistance.

Nous demandons que la station terminus Résistance se situe suffisamment au nord du giratoire pour assurer une desserte attractive des instituts ESRF et ILL, et prépare l'extension de la ligne vers St Egrève et la rive droite de l'Isère.

Autres remarques

L'ADTC est très favorable au projet de prolongement de la ligne B mais d'une manière générale, le dossier soumis à l'enquête est incomplet.

Sont absents les aspects incidents :

- du projet rocade nord, projet qui paraît contradictoire avec ce projet d'extension de tramway, vu l'emprise de l'échangeur, et l'apport inévitable de circulation automobile
- du projet de franchissement des voies ferrées entre les rues Emile Gueymard et Esclangon que l'ADTC trouve tout à fait cohérent avec l'objectif d'améliorer la desserte du Polygone.

Par ailleurs, le Conseil syndical du SMTC a validé le 22 juin 2009 l'avant projet de ce prolongement. Depuis l'ouverture de cette enquête, certains éléments du dossier sont maintenant plus précis, et certaines des modifications proposées par l'ADTC sont explicitement mentionnées comme variante possible. Des études ont été produites aussi bien sur le projet rocade nord que sur le projet trémie voies ferrées.