

# **Contribution ADTC au projet Meylan Réinvente Meylan**

**Mars 2010**

L'ADTC est une association d'usagers qui propose de :

- favoriser les modes de transports les plus économes en énergie, en espace et en investissements publics : transports en commun (TC), vélo et marche à pied
- développer la complémentarité entre ces modes, afin d'offrir une alternative crédible à la voiture individuelle
- modérer la circulation automobile, c'est-à-dire modérer la vitesse ET l'usage de la voiture
- conduire une politique d'urbanisme cohérente avec celle des déplacements.

L'avis de l'ADTC sur le projet « Meylan réinvente Meylan » décline les principes énoncés ci-dessus sur le territoire de la ville de Meylan.

## **1. Retour sur le diagnostic réalisé fin 2009**

Le diagnostic sur les déplacements a montré :

- pour les TC : une offre qui a été améliorée avec la mise en place de la 6020 permettant une liaison plus rapide vers Meylan, mais qui reste encore peu utilisée par rapport aux autres communes de l'agglomération (pas de liaison vers le campus, absence de priorité aux feux...)
- pour les vélos : des aménagements nombreux encore peu utilisés
- pour les piétons : une forte utilisation de ce mode de déplacement
- pour les voitures : une utilisation plus importante que dans le reste de l'agglomération.

## **2. Des déplacements au service d'une politique**

Le projet de la ville de Meylan s'inscrit dans le cadre d'une agglomération et d'une région urbaine.

Le Schéma de COhérence Territoriale (SCOT) en cours de définition définit deux éléments clés impactant le projet meylanais :

- évolution de la population : c'est le SCOT (et non le tram) qui définit une population cible d'environ 20 000 habitants à terme. Cette augmentation de la population devrait ramener une population plus jeune, demandeuse de services publics (écoles, équipements sportifs et culturels...). Cependant le nombre de personnes âgées aura tendance à croître, demandant des déplacements de proximité.
- Le SCOT propose de renforcer le « pôle Nord-Est » de l'agglomération avec des relations accrues entre Meylan et le Domaine Universitaire, Saint-Martin d'Hères...

Le PDU (Plan de Déplacements Urbains) définit la politique de déplacements de l'agglomération grenobloise. Même si le PDU 2006-2012 n'est plus officiel depuis son annulation par le tribunal administratif (liée au projet de rocade nord), les différentes versions du PDU depuis 2000 donnent des orientations fortes visant à réduire le nombre de déplacements en voiture individuelle, au bénéfice des transports en commun et des modes doux.

Enfin, notons que la zone d'activités de Inovalée, qui est le principal pôle d'emplois de la région urbaine, doit être rénovée ; cela suppose des bâtiments modernisés, des services accrues aux salariés et des facilités d'accès en transport en commun et en vélo.

### **3. Rocade Nord**

L'ADTC est opposée au principe de cette rocade qui ne résoudrait pas les problèmes de bouchons aux entrées d'agglomération, assécherait les finances des collectivités locales, retardant des projets de tramway vers Meylan... et aggravant la circulation dans Meylan !

Lors de l'enquête publique réalisée à l'automne 2009, aucune des quatre communes sur le tracé ne s'est prononcé favorablement à la rocade nord : Meylan est contre cette rocade en l'état, La Tronche et Saint-Martin-le-Vinoux sont opposées, et Grenoble a évité de se prononcer pour éviter l'explosion de la majorité municipale.

Le 23 mars 2010, la commission d'enquête a rendu ses conclusions le 23 mars 2010, en émettant un avis négatif. A la lumière de ce rapport, le projet de rocade nord qui était déjà contesté et incertain devient indéfendable.

L'ADTC demande que le projet « Meylan Réinvente Meylan » ne tienne plus compte du projet de rocade nord.

## **4. Amélioration des dessertes en TC de Meylan**

### **Conditions pour rendre les Transports en Commun plus attractifs et plus utilisés.**

La desserte en TC se doit d'être rapide et attractive.

L'ADTC réaffirme donc la nécessité de construire des axes structurants (urbains et péri-urbains) desservant la commune et à destination du centre-ville de Grenoble et du Domaine Universitaire. Ces axes lourds, rapides et à haute fréquence (type tramway), permettront de renforcer significativement l'usage des transports en commun.

Toute opération de réorganisation du réseau bus ne peut se faire qu'au moment de la mise en service de ces axes structurants lourds. A cette occasion, les lignes de bus devenant des lignes de desserte locale fine pourront être mises en correspondance avec ces axes structurants, à condition que ces correspondances soient gérées, avec une information claire sur les Bornes d'Information Voyageur.

### **Axes structurants et contrats d'axe**

Dans les « projets » de PDU figurent deux axes structurants concernant Meylan :

- la ligne Grenoble-Meylan
- le prolongement de la ligne D à Meylan

Ces deux projets figurant au schéma directeur structurant du réseau du SMTC voté en 2009.

Le SMTC a engagé des études préliminaires sur le tracé Grenoble-Meylan.

Le SMTC a décidé que les projets de tramway devaient être accompagnés d'un contrat d'axe engageant les communes concernées à « densifier » leur territoire le long de cet axe afin de rendre cohérentes politiques de déplacement et d'urbanisme et de favoriser un meilleur usage du réseau de TC.

Dans ce cadre, le SMTC affirme qu'une ligne de tramway ne se justifie qu'à partir de 20 000 voyageurs/jour. Le débat engagé pendant la phase de diagnostic a rapidement fait l'amalgame entre ce chiffre du SMTC et le nombre d'habitants dans Meylan.

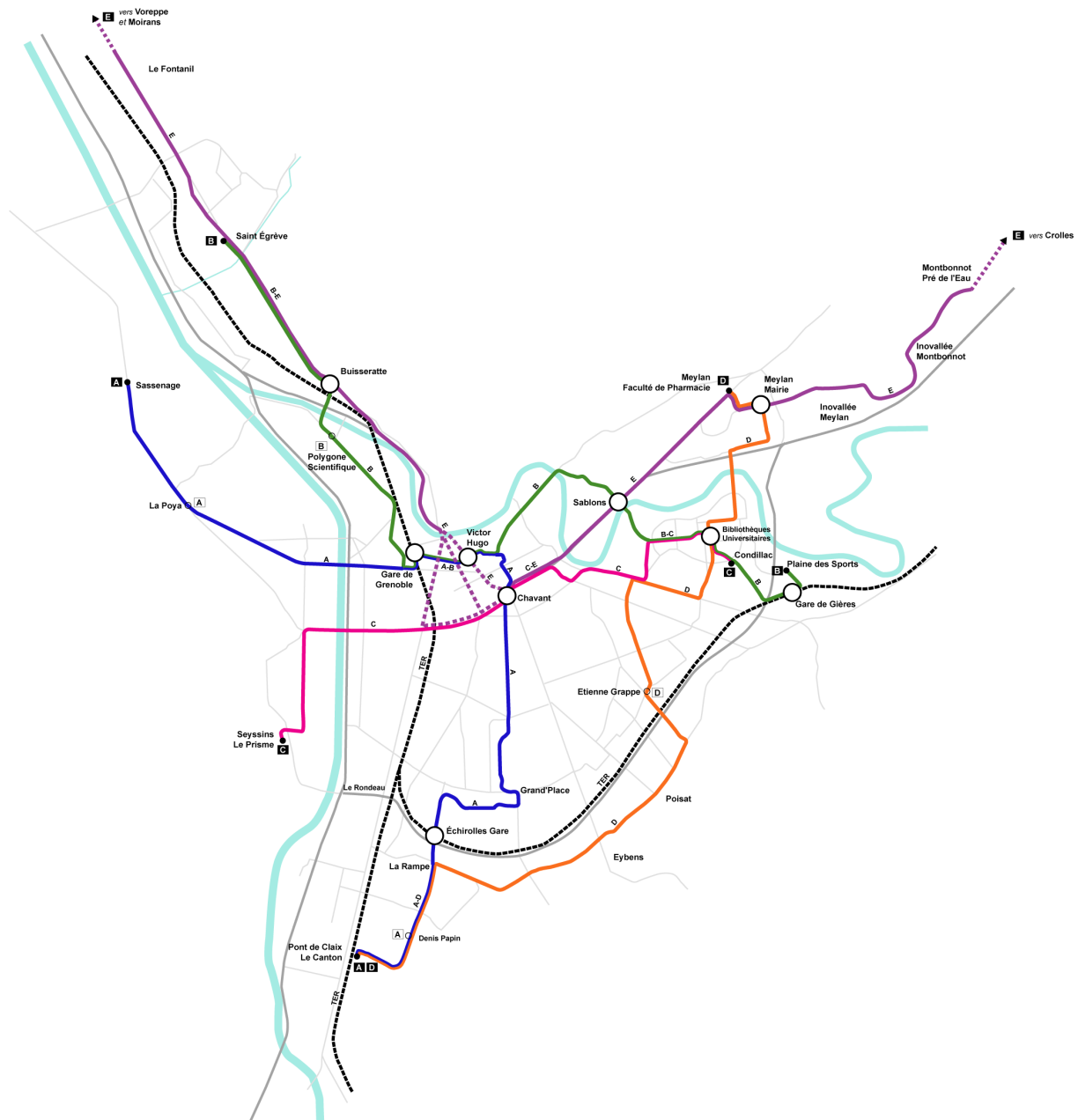
Rappelons que le nombre de voyageurs ne dépend non seulement du nombre d'habitants, mais aussi des pôles générateurs de trafic desservis, et notamment des bassins d'emploi comme Inovallée.

L'ADTC n'a pas à prendre position sur le nombre d'habitants cible à l'horizon 2025 dans Meylan. Son rôle se limite à se prononcer par rapport à la cohérence entre politiques d'urbanisme et de déplacement. Dans cette optique, il nous paraît préférable de « densifier » les quartiers existants dans une bande de 400m de part et d'autre de la future ligne de TC structurante Grenoble-Meylan plutôt que construire un nouveau quartier coupé du reste de la commune et de l'agglomération qui nécessiterait de nouvelles dessertes en TC.

### **4.1. Liaison Grenoble-Meylan**

Dans le cadre d'une vision à l'échelle de la région grenobloise, l'ADTC considère que l'axe TC Grenoble-Meylan est la partie urbaine d'un axe TC entre le centre de Grenoble et le Moyen-Grésivaudan. Dans le document « Propositions pour un Plan de déplacements à l'horizon de la Région Grenobloise rédigé en 2007, l'ADTC a ainsi proposé un axe tramway Moirans – St Egrève – Grenoble – Meylan – Montbonnot – Crolles – Brignoud.

Cet axe relierait entre elles les principales zones d'emplois (recherche, industrie) de la région grenobloise.



Pour l'ADTC, la pertinence du tramway Grenoble-Meylan doit être étudiée immédiatement sur le tronçon Grenoble –Meylan – Montbonnot Le Pré de l'Eau.

Cette extension à Montbonnot permettrait de desservir l'ensemble de Inovalée, les nouveaux logements construits dans le bas de Montbonnot et des Parkings Relais implantables entre le bas-Charlaix et le Pré de l'Eau à Montbonnot. Au terminus, une bonne correspondance serait assurée avec les lignes TransIsère venant du Moyen et du Haut Grésivaudan.

Sur cet axe, plusieurs zones pourraient faire l'objet d'une densification raisonnable : avenue de Verdun, Inovalée (avec mixité emploi/habitat comme à Montbonnot) et le Charlaix.

A noter également qu'avec une ligne ayant son terminus (provisoire) au Pré de l'Eau, le tramway serait chargé dans les deux sens, à la différence d'une ligne classique reliant un centre-ville et une commune périphérique offrant peu d'emplois.

Enfin, l'ADTC rappelle que l'absence de rocade nord permettra au tram d'attirer plus de passagers, d'une part en rendant le tram plus compétitif, d'autre part en permettant à la Tronche de mener à

bien ses projets d'urbanisation de la Tronche entre le cimetière et la RD1090.

## **4.2. Tram D**

Le SCOT fait apparaître la notion de pôle Nord-Est, devant rapprocher Meylan et Saint-Martin-d'Hères. La création d'un tel pôle passe par le renforcement de liaisons en transports en commun entre les deux rives.

L'ADTC défend le passage de la ligne D au sud de la rocade sud (comme la ligne 11 actuelle), puis sur l'avenue Gabriel Péri pour entrer au campus par l'entrée 2 et ressortir au droit de l'IUT vers Meylan et donner correspondance avec la ligne E (voir plan ci-dessus).

L'ADTC demande la construction rapidement d'un pont sur l'Isère pour prolonger la ligne 11 de l'IUT vers Meylan (terminus :à la mairie de Corenc par exemple) et simplifier le trajet de la ligne 6070. Ce prolongement de la ligne 11 créerait cette liaison en TC entre Meylan et le Domaine Universitaire, offrant une alternative crédible à la rocade sud et préfigurant le futur tram D.

## **4.3. Réseau de bus**

La réalisation d'une ligne de tramway entre Grenoble et Meylan devra évidemment être accompagnée d'une restructuration des lignes de bus existantes.

### 4.3.1 Ligne 6020

L'ADTC tient à rappeler qu'il ne peut être question de casser des lignes structurantes comme la 6020 (des études sont en cours dans ce sens) en dehors de la mise en place d'autres axes structurants comme le tramway. La force de la 6020 est de desservir rapidement le centre de Grenoble et en le traversant jusqu'à la gare. Si le tramway se réalise, l'ADTC n'est pas opposée à ce que le nouveau terminus de la 6020 soit réétudié à condition toutefois que la 6020 donne correspondance gérée et garantie à cette ligne et à la ligne B ; on peut ainsi réfléchir à une desserte du CHU avec un terminus vers le pont des Hôpitaux. En attendant le tramway, la liaison directe assurée par la ligne 6020 doit être maintenue et même améliorée (avec priorité effective aux feux) et renforcée.

### 4.3.2. Lignes 9, 31 et 32

Leur itinéraire sera à revoir, sachant que ces lignes desservent des quartiers qu'il ne peut être question de « délaisser » sous prétexte de l'arrivée du tramway. La ligne 31 pourrait avoir son nouveau terminus à un arrêt tram aux environs des Aiguinards.

### 4.3.3. Navette Inovallée

Avec notre proposition de prolonger le tramway jusqu'à Montbonnot, la navette Inovallée pourrait être abandonnée en l'état. Une desserte fine de cette zone d'activités en lien avec les horaires parfois extensibles des personnels est peut-être à maintenir (à étudier).

### 4.3.4. Ligne 6070

En attendant le remplacement de cette ligne par le prolongement de la ligne D de tramway, il est nécessaire d'améliorer la circulation de cette ligne bloquée dans les bouchons dans le sens Est-Ouest sur le chemin du Vieux Chêne. La réalisation d'un couloir bus s'avère indispensable ainsi que le pont évoqué plus haut pour la ligne 11, ce qui permettrait de desservir sans détours la gare de Gières et le Domaine Universitaire.

## 5. Vélo et piétons.

Comment faire pour améliorer la part modale du vélo, faible au vu de la quantité et de la qualité des aménagements ?

La quantité d'aménagements n'est pas en cause.

L'ADTC apporte les propositions suivantes visant à favoriser le développement de l'usage du vélo :

- améliorer les lieux où il y a des conflits entre vélos et piétons sur des aménagements mixtes piétons-cycles devenus trop étroits comme dans le secteur de Inovallée.
- accélérer le jalonnement : c'est de la responsabilité de la Métro. Mais la commune peut demander que ce jalonnement soit réalisé dans les meilleurs délais comme sur la liaison Meylan - Campus qui existe mais qui devrait être balisée pour être utilisée par des néo-utilisateurs
- améliorer la qualité des aménagements : la liaison Meylan - Grenoble pâtit d'un cheminement peu agréable à la Tronche (dénivelé par l'avenue des Maquis du Grésivaudan, parcours chaotique sur l'avenue du Grand Sablon). Plus généralement le diagnostic cyclable réalisé par l'ADTC avait mis en évidence la dégradation du revêtement sur de nombreuses pistes meylanaises.
- améliorer le stationnement près des commerces (aux Aiguinards par exemple) afin d'inciter les meylanais à aller faire leurs courses à vélo
- enfin, la Mairie pourrait subventionner l'achat de vélos à assistance électrique. L'assistance électrique commence à se justifier à partir de 5 km ou s'il y a du dénivelé. A Meylan, ces deux critères sont souvent une réalité et le Vélo à assistance électrique pourrait aider au développement de ce mode de déplacement.

## 6. Voiture

La voiture reste un mode de déplacement utile dans de nombreux cas.

L'ADTC demande à ce que soit généralisée la politique de modération de la circulation automobile :

- généralisation de vraies Zones 30 à l'échelle d'un quartier.
- développement de Zones de rencontres au cœur de certains quartiers
- contribution au développement de l'auto-partage avec des voitures mises à disposition sur Meylan (dans les quartiers denses, à Inovallée...).