

## **Avis de l'ADTC sur le projet de ligne E de tramway, soumis à enquête publique par le SMTC Grenoble du 18 octobre au 19 novembre 2010**

Grenoble, le 8 novembre 2010

L'ADTC, association pour le développement des transports en commun, voies cyclables et piétonnes de la région urbaine grenobloise, s'exprime ici au nom de ses 1000 adhérents.

### **1. Le principe d'une cinquième ligne de tramway**

**L'ADTC est très favorable à la réalisation d'un axe tramway structurant Nord-Sud** reliant les communes du nord-ouest de l'agglomération (Le Fontanil, Saint-Egrève, Saint-Martin-le-Vinoux) à celles du sud (Echirolles, Le-Pont-de-Claix).

Cet axe permettra d'améliorer fortement le réseau de transports en commun de l'agglomération grenobloise.

Cette ligne pourra être prolongée aux deux extrémités au-delà des limites de l'agglomération :

- au Nord vers Voreppe et Moirans (avec notamment la desserte de Centr'Alp (Zone d'Activités de plus de 5000 salariés)
- au Sud vers Vif et Vizille sous forme de tram-train circulant sur la voie ferrée à partir de la bifurcation du Rondeau.

De tels prolongements (concept de tram périurbain) permettront de desservir les zones périurbaines concernées en complémentarité avec le réseau TER, contribuant ainsi à la réduction des bouchons aux entrées de l'agglomération sur l'A48 et l'A480.

### **2. Le tracé proposé à l'enquête ( du nord au sud )**

#### ➤ **L'ADTC est favorable au tracé direct sur la RD1075 dans St-Egrève :**

L'ADTC est favorable au tracé direct, car le détour par la gare SNCF et la zone commerciale CAP38 pénaliserait le temps de parcours, alors que le tram E a vocation à devenir un axe fort pour les périurbains venant dans l'agglomération.

Il faut par contre que le projet intègre la restructuration du réseau de bus associé pour offrir des correspondances rapides entre le tram E, la gare et la zone d'activités ( voir section 3 ).

#### ➤ **L'ADTC considère comme indispensable la réalisation en double voie de l'ensemble du tracé :**

La réalisation d'un tronçon en voie unique sur une longueur de 1100 mètres sur St-Martin-le-Vinoux constituerait une contrainte forte à l'exploitation du réseau, entraînant une perte de régularité sur l'ensemble de la ligne. Cette dégradation de la régularité serait préjudiciable aussi bien aux usagers qu'à la collectivité, car un allongement des temps de parcours induirait une augmentation des coûts de fonctionnement pour maintenir la fréquence de passage.

L'ADTC demande donc que l'A48 soit déclassée à ce niveau pour permettre de réaliser une plateforme tramway en double voie sur l'ensemble du tracé.

#### ➤ **L'ADTC demande que soit prévue immédiatement la station Dubedout sur le cours Jean Jaurès :**

L'ADTC demande que cette station prévue en « mesure conservatoire » dans le dossier soumis à enquête soit intégré dans le projet à réaliser.

En effet, cette station représente un triple intérêt :

- connexion avec les lignes d'agglomération Transisère (lignes Express, 6020...) et TAG empruntant l'avenue Félix Viallet dans les deux sens.
- décharge de la station Alsace-Lorraine où les échanges avec les lignes A et B sont déjà nombreux
- desserte de la partie nord du cours Jean Jaurès et du secteur de la place Dubedout, des quais et des établissements universitaires ...

➤ **L'ADTC demande que soit prévue la connexion avec les lignes A et B**

L'ADTC demande que soit prévue la connexion depuis le sud de la ligne E avec le tronçon commun des lignes A & B sur l'avenue Alsace-Lorraine en direction des gares de Grenoble. Un tel branchement permettrait, à terme, de proposer des tramways directs entre l'axe nord-sud et la gare.

➤ **L'ADTC demande que la communication directe soit maintenue entre la rue Camille Desmoulins et la rue J. Rey d'une part, l'avenue de Vizille et la rue Camille Desmoulins d'autre part, pour les piétons et les cyclistes**

Il s'agit d'un axe de communication très fréquenté, entre les grands boulevards et les gares, que le projet prévoit de le couper, du moins de traiter en chicane, avec une coupure de la plateforme tram, donc avec des feux, déplacée à la hauteur de la rue Charles Testoud. Cette coupure ne permettrait pas l'accès à la bande cyclable à contresens rue Camille Desmoulins depuis l'avenue de Vizille ou la contre-allée Est de Jean Jaurès.

➤ **L'ADTC n'est pas favorable à ce que le projet soumis à enquête publique dépasse les Grands Boulevards de Grenoble et demande que l'extension Sud jusqu'à Claix / Le-Pont-de-Claix soit réalisée en une seule opération ultérieure, dans l'intérêt des usagers du sud de l'agglomération.**

L'ADTC considère que le tronçon entre les Grands Boulevards et le terminus Louise Michel non seulement ne présente pas d'utilité pour la grande majorité des usagers des lignes 1 et 17, mais présente plus d'inconvénients dans la mesure où son terminus obligerait à une correspondance supplémentaire (voire deux pour les habitants voulant se rendre dans le centre-ville de Grenoble, 30% des usagers actuels de la ligne 1).

Cette extension conduirait à une dégradation du service actuel. L'expérience démontre que les correspondances supplémentaires tram/bus induisent une baisse très significative de l'usage des transports en commun (près de 40%), notamment pour ceux qui ne sont pas captifs de ces transports en commun et reprendront leur véhicule, et pour les personnes âgées qui renonceront à une partie de leurs déplacements.

Par contre, le prolongement du tramway jusqu'à Claix / Le-Pont-de-Claix apportera une amélioration significative de la desserte de ces communes, et une correspondance tram / tram pour se rendre en centre-ville serait beaucoup plus facilement acceptée par les usagers.

En conclusion, l'intérêt d'une liaison directe qu'offrirait ce tronçon pour les habitants du Nord de l'agglomération allant dans les établissements scolaires au sud du cours Jean Jaurès ne compenserait pas, et de loin, la dégradation de l'offre qu'auraient à subir les usagers actuels des lignes 1 et 17.

L'ADTC considère donc que le tronçon Grand Boulevards / Louise Michel ne présente pas d'utilité publique pour la majorité des usagers et demande qu'il ne soit pas déclaré comme tel.

### 3. La restructuration du réseau bus associé

La réalisation d'une ligne de tramway est une opération lourde qui justifie une reconfiguration du réseau de transports en commun d'agglomération. Il est indispensable que le dossier soumis à l'enquête décrive les grands principes de la restructuration de ce réseau afin que les citoyens puissent se prononcer sur l'intérêt global du projet.

Les grandes lignes de cette réorganisation sont définies au chapitre G page 342 :

*La prévision de restructuration des lignes de bus liées directement au projet de ligne E est la suivante :*

- la ligne 1 est raccourcie et effectue son terminus Nord à la station de tramway/arrêt actuel "Louise Michel",
- la ligne 3 est supprimée dans sa totalité,
- la ligne 17 est raccourcie (suppression de la branche Gare) et effectue son terminus Nord à "Louise Michel",
- la ligne 33 est prolongée jusqu'à la station de tramway Pique Pierre, en passant par la route de Lyon / rue de la Résistance

Si pour la ligne 3, sa suppression est justifiée, pour les autres il n'en est pas de même :

#### ➤ Lignes 1 et 17 (desserte du sud de l'agglomération)

Quelle que soit la position du terminus retenu au sud pour la ligne E, l'ADTC demande que ces deux lignes de bus soient maintenues pour une desserte directe du centre-ville. La proposition de correspondance obligée au terminus de la ligne E à Louise Michel obligerait les 30% d'usagers de la ligne 1 allant au centre-ville à une double correspondance, ce qui conduirait une partie significative de ces usagers non captifs à ne plus prendre les transports en commun. En effet, la correspondance supplémentaire à faire les conduirait à emprunter un tronçon déjà saturé actuellement du tronc commun des lignes A et B.

Il serait souhaitable que ces deux lignes changent d'itinéraire pour aller au centre-ville. Un itinéraire par la rue de Turenne, ou par le boulevard Foch puis la rue Marceau pour rejoindre le boulevard Gambetta, améliorerait même la desserte du centre-ville depuis le sud de l'agglomération ainsi que celle du nouveau quartier de Bonne.

Pour l'ADTC, avec ce nouvel itinéraire, la ligne 1 conserverait tout son intérêt en attendant le prolongement de la ligne E à Claix / Le Pont-de-Claix. De même la ligne 17 conserverait tout son intérêt jusqu'à la mise en service du tram-train sur Vif/Vizille.

#### ➤ Lignes 13, 16, 31 et 41 (correspondances au centre-ville)

Du fait du remplacement de la ligne 3 par la ligne E, qui au contraire de la 3 ne desservira pas l'hyper-centre, les usagers actuels de la ligne 3 n'auraient plus de correspondance avec les lignes suivantes :

- ligne 13: Grenoble - Echiroles
- ligne 16 : Pont-de-Claix - Corenc – Meylan (LGM)
- ligne 31 : Eybens - Meylan
- ligne 41 : Grenoble – Domène

L'ADTC considère que le dossier soumis à enquête devrait intégrer des indications sur la réorganisation du réseau afin que les usagers actuellement contraints de faire correspondance avec ces quatre lignes aient la garantie de pouvoir continuer à effectuer leur trajet avec une seule correspondance.

#### ➤ Ligne 30 (desserte de la zone d'activités de St Egrève)

Dans ce chapitre consacré à la réorganisation du réseau de bus associé, la desserte de CAP38 à St Egrève n'a pas été prévue. Il est indispensable qu'une étude complémentaire soit

demandée au SMTC pour que sa desserte soit prévue en correspondance avec la ligne E.

➤ **Ligne 33** (*desserte de St-Martin-le-Vinoux Village*)

Le projet présenté prévoit la station « SMV Village » en mesure conservatoire, la desserte du village de St-Martin-le-Vinoux étant assurée par la ligne 33.

L'ADTC demande que soient comparés les coûts (investissement et exploitation) entre cette solution, et celle consistant à créer cette station tramway avec construction d'un ascenseur. Cette solution permettrait d'arrêter la ligne 33 au centre de Grenoble (rue de Belgrade ou gares de Grenoble) , donc une économie importante du nombre de kilomètres bus parcourus.

#### **4. Les aménagements cyclables adjacents** (*du nord au sud*)

La réalisation d'une nouvelle ligne de tramway doit être l'occasion de réaliser des aménagements cyclables sur cet axe, conformément à la loi LAURE et au Code de l'environnement.

➤ **Tronçon au nord de la porte de France :**

L'ADTC est favorable à des aménagements sous forme de bandes cyclables de 1,70m de largeur. En section courante, l'ADTC souhaite que la séparation avec la chaussée centrale soit matérialisée par des dispositifs sonores de type bande rugueuse et/ou catadioptrés au sol, ou que la bande soit surélevée par rapport à la voie circulée, à une hauteur intermédiaire entre chaussée et trottoir, avec des bordures biseautées.

En approche des carrefours, une séparation physique par bordure avec balises est souhaitable, afin d'assurer une meilleure sécurité des cyclistes. Néanmoins la largeur doit être suffisante pour permettre le passage des balayeuses et des petits engins de déneigement.

➤ **Pont sur l'Isère :**

Le cheminement des cyclistes doit faire l'objet d'un traitement particulier sur ce pont et sur ses accès, du fait du nombre de piétons importants sur ce secteur et de la multiplicité des itinéraires possibles sur les deux rives.

La situation actuelle n'est pas satisfaisante du fait de la forte fréquentation piétonne y compris sur la partie affectée aux vélos, et la réalisation d'un nouveau quartier sur l'Esplanade devrait augmenter le flux de piétons et de cyclistes sur le pont.

L'ADTC considère que la circulation des cyclistes doit être physiquement séparée de celle des piétons sur ce secteur, du fait du nombre important de piétons.

Dans le sens Grenoble vers St Martin-le-Vinoux, une bande cyclable sur chaussée est demandée (comme sur le pont de Chartreuse).

Dans le sens St Martin-le-Vinoux vers Grenoble, une bande cyclable doit être réalisée le long de la plateforme du tramway. Ce positionnement semble être le meilleur choix permettant de limiter les franchissements des voies de circulation et du tramway selon les différents itinéraires possibles dans ce secteur : les cycles traverseraient au plus une fois la voie de tram, côté Grenoble.

Les documents présentés dans le dossier d'enquête présentent des visions contradictoires d'aménagement. L'ADTC demande que les commissaires enquêteurs obtiennent des éclaircissements des rédacteurs de ces documents.

Page 313 : on a l'impression que le pont actuel est recomposé avec dans chaque sens une voie de circulation + une bande cyclable sur chaussée :



Insertion du pont de la Porte de France avec vue en direction du pavillon de la Porte de France et de la Bastille

Mais page 13 dossier au titre de la Loi sur l'eau, il apparaît clairement deux voies automobiles dans chaque sens sans aucun aménagement pour les cyclistes !



#### ➤ Cours Jean Jaurès et cours de la Libération :

L'ADTC rappelle qu'aujourd'hui les cyclistes sont mélangés à la circulation automobile sur les contre-allées, et ne bénéficient d'aménagements spécifiques qu'à l'approche des intersections, pour pouvoir rejoindre le tronçon suivant de contre-allée. Ces « by-pass » sont peu efficaces, l'accès en étant trop souvent bloqué par des voitures en stationnement sauvage.

Les conditions actuelles de circulation des cyclistes ne sont absolument pas satisfaisantes et le projet tramway doit intégrer une amélioration de la circulation des cyclistes sur cet axe.

Le projet sur ce secteur ne traite pas l'ensemble de la voirie de façade à façade. Le traitement des contre-allées est exclu du projet SMTc, en dehors des carrefours, et ce réaménagement sera traité par la ville de Grenoble. Compte tenu des obligations créées par les lois LOTI et LAURE, le partage des tâches entre deux maîtres d'ouvrage distincts ne peut pas justifier d'éluder cette question des aménagements cyclables dans le dossier soumis à enquête publique.

Dans la présentation du projet p. 52/53, il est indiqué que les cycles seront sur les contre-allées, à l'identique, comme le stationnement, et que des bandes d'approche, avec un sas, sont prévues sur la chaussée centrale avant les feux.

Page 379, analyse détaillée de la séquence 10, « une surlargeur de 1,40 m sera aménagée entre la voie circulée et la plateforme afin de permettre le passage des véhicules de secours en cas de besoin, et servira d'amorce pour les tourne-à-gauche au niveau de certains carrefours ... »

Pourtant dans les planches de plans p. 144 à 150, le projet présente une bande cyclable située

côté gauche de la contrallée (côté arbres) en lieu et place d'une file de stationnement. Cette bande cyclable serait dans l'axe de la « bande d'approche » prévue dans le cadre du projet tramway au niveau des carrefours. Les cyclistes seraient ainsi bien visibles à l'approche des intersections, et n'auraient pas à empiéter sur l'espace des piétons.

L'ADTC est favorable à la position de ce dernier aménagement qui donnerait aux cyclistes un itinéraire continu, rectiligne, rapide et sécurisé. Cette position n'est cependant pas validée puisqu'en dehors du projet et peut être remise en cause.

Dans l'hypothèse où cette position serait abandonnée par la Ville de Grenoble, l'ADTC demande que l'avis favorable sur le projet soit formulé avec la réserve qu'un aménagement cyclable soit réalisé sur la chaussée centrale.

Cette bande cyclable remplacerait la « surlargeur » prévue sur la partie gauche de la chaussée pour les véhicules d'urgence. Au droit des arrêts de tramway, l'absence de surlargeur serait à compenser par une suppression de l'espace séparant la chaussée centrale de la contre-allée permettant d'assurer une continuité de l'itinéraire cyclable.

En conclusion, pour les aménagements cyclables adjacents sur Jaurès-Libération, l'ADTC demande :

- que l'aménagement par la ville de Grenoble d'une bande cyclable continue située sur la partie gauche des contre-allées Est et Ouest soit inscrit comme condition d'acceptation du projet soumis à l'enquête
- qu'à défaut, une réserve à l'avis favorable soit exprimée par la commission d'enquête demandant un aménagement cyclable sous forme de bande sur la chaussée centrale sur l'ensemble des cours Jean Jaurès et Libération.

#### ➤ **Stationnement vélos :**

L'ADTC demande que des stationnements cyclables sécurisés soient créés au niveau de chaque station du tramway ligne E, afin de pouvoir augmenter le périmètre de rabattement du tramway.

## **5. Organisation du chantier**

L'ADTC a déploré que lors du chantier de réalisation de la ligne C sur les grands boulevards, les piétons et les cyclistes aient été trop souvent au mieux mal pris en compte, au pire ignorés par les entreprises.

Le document précise page 348 les conditions d'information des usagers pendant les travaux.

L'ADTC demande que ce dispositif soit complété par un dispositif de concertation avec l'ADTC, association représentative des usagers cyclistes :

- formation par l'ADTC des chefs de chantier pour les sensibiliser à la prise en compte des cyclistes et des piétons (dont PMR) pendant la phase de chantier
- réunions de concertation régulières.

Monique GIROUD  
Présidente de l'ADTC