Le projet de ligne E à l'enquête

Ce projet du SMTC de construire une 5ème ligne de tramway sur l'axe Nord / Sud de l'agglomération grenobloise arrive au stade de la procédure réglementaire de la déclaration d'utilité publique (DUP) qui sera délivrée par arrêté du Préfet de l'Isère.

Au préalable, le projet va être soumis aux enquêtes publiques conjointes

- pour l'utilité du projet lui-même,
- pour la mise en compatibilité des PLU des Communes,
- pour la compatibilité avec le Code de l'environnement (Loi sur l'eau)
- enfin pour les parcelles à acquérir.

Le projet présenté dans le dossier d'enquête :

Il prévoit la réalisation d'une ligne de tramway de 11,5 kilomètres entre Le Fontanil-Cornillon et Grenoble-Louise Michel, sur une plateforme engazonnée, en position centrale sur la route départementale 1075, et desservant St Egrève et St Martin le Vinoux.

Elle comportera 18 stations, 14 avec quais en vis à vis et 4 stations avec quai central (Fontanil-Babière, St Egrève-Pinéa, St Egrève-Charmettes, St Martin le Vinoux-Basse Buisseratte).

Le long de cette ligne structurante, 3 parcs-relais sont prévus, à Fontanil Lanfrey (80 places), à St Egrève-Karben (existant) et à St Egrève-Pont de Vence (44 places).

Les performances théoriques de cette ligne permettront de faire le parcours de bout en bout en 30 minutes et de mettre St Egrève à 20 minutes de Grenoble-Alsace Lorraine.



Schéma Sylvain BLANCHARD

Sur Le Fontanil-Cornillon

La ligne comptera 2 stations, sera en double voie, le terminus à Lanfrey sera provisoire et permettra une prolongation ultérieure vers le Nord.

Sur St Egrève

La ligne comptera 6 stations. Elle ne desservira pas la zone artisanale Cap 38 ni la zone en cours d'aménagement dite ETAMAT. Cependant la fourche (branchement) sera réalisée pour un prolongement ultérieur dans cette direction si le besoin devenait conséquent. Les études réalisées par le SMTC ne l'ont pas démontré pour l'instant.

Sur St Martin le Vinoux

La ligne qui comptera 3 stations, et une pré-station susceptible d'être réalisée ultérieurement pour desservir Le Village.

Elle est présentée avec :

- une solution de base en double voie sauf entre Pique-Pierre et Grenoble-Esplanade sur 1100 mètres, en position latérale le long de l'A 48 où elle sera en voie unique,
- une variante, à double voie sur toute sa longueur après déclassement en voirie départementale du tronçon mitoyen de l'A 48, mais toujours en position latérale à la voirie.

La desserte de St Martin le Vinoux-Village, assurée actuellement par une ligne de bus, doit être maintenue par la création d'une station de tram avec ascenseur ou par une ligne de bus.

Ce passage des rames en alternat sur 1100 mètres serait une contrainte forte à l'exploitation de la ligne.

Les simulations montrent qu'une fréquence de passage à 5 minutes reste possible avec ce tronçon à voie unique, mais ne peuvent manifestement pas évaluer l'impact des imprévus et retards inévitables d'autant que ce tronçon se trouve en milieu de ligne. Pour la régularité de l'exploitation, la mise à double voie est indispensable.

- Il est donc important que chacun consigne sur les registres d'enquête que le déclassement de l'extrémité Sud de l'A 48 est nécessaire, que la construction de la voie double sur la ligne E est indispensable et que la desserte de St Martin le Vinoux-village doit être assurée.

La procédure de déclassement en route départementale de l'A 48, entre l'embranchement de l'A 480 et Grenoble est achevée. Le déclassement sera effectif avec la signature du décret par le 1 er Ministre.



Fresque réalisée par Nessé - Etien' sur une maison de St Martin le Vinoux - Photo : Geneviève PEFFEN

Sur Grenoble

La ligne présentée avec 7 stations entrera par l'Esplanade, franchira l'Isère par un nouveau pont côté Ouest de l'existant, et empruntera le cours Jean Jaurès et le cours de la Libération jusqu'à la rue Louise Michel (St Pierre du Rondeau).

La ligne E coupera les lignes A et B à Alsace-Lorraine et la ligne C au carrefour Vallier-Foch. Elle sera branchée (possibilité pour les rames de passer d'une ligne à l'autre) seulement avec la ligne C.

Le SMTC a prévu depuis, que le branchement soit réalisé aussi avec les lignes A et B à Alsace-Lorraine.

- Il importe néanmoins que ce branchement nécessaire entre la ligne E et les lignes A et B soit consigné par chacun dans les registres de l'enquête.

Le projet de ligne E présenté ne prévoit pas d'arrêt avant l'avenue Félix Viallet, alors que cette avenue est un axe fort du réseau départemental de bus Translsère emprunté notamment par les lignes 6020 et Express. Il est essentiel de faciliter les correspondances entre ces lignes et la ligne E pour les usagers venant du Nord par cette ligne E et se dirigeant vers Meylan, Montbonnot, ou Crolles et inversement. Un arrêt avant Félix Viallet présenterait aussi l'intérêt de faciliter l'accès aux IUT et à l'INPG et de soulager la station Alsace-Lorraine où se feront les correspondances avec les lignes A et B.

- Il importe que chacun consigne dans les registres la nécessité d'une station à Félix Viallet pour permettre les échanges avec les lignes de bus structurantes de l'agglomération.

Le projet de ligne E prévoit un terminus au niveau de la rue Louise Michel, avant une prolongation vers le Sud et il y aura une station intermédiaire au carrefour des Alliés. Le terminus Louise Michel est présenté comme un pôle d'échange intéressant pour les lignes 1 et 17 de bus, pour les usagers venant du Sud.

On peut s'interroger sur la pertinence d'un terminus à Louise Michel. Pour tous les usagers, un terminus à Foch-Vallier serait beaucoup plus rationnel et pratique. A Louise Michel, les usagers du sud seraient confrontés à une double peine : obligation de correspondance (dont on sait qu'elle fait fuir 40% des usagers), et forte réduction de service sur la ligne 1 (annonces faites publiquement lors de la réunion à Pont de Claix). Enfin les 30% d'usagers de la ligne 1 qui descendent après l'arrêt Alsace-Lorraine devraient faire deux correspondances. C'est un motif rédhibitoire pour préférer un autre mode de déplacement que les transports en commun. Le succès de la ligne 1, qui a vu sa fréquentation plus que doubler en quelques années, a été dû uniquement à la rapidité du parcours Pont de Claix-Grenoble. En transformant cette course rapide en parcours du combattant, tous les usagers pouvant se déplacer autrement auraient tendance à fuir.

Quant à la ligne 17, elle devrait évidemment être maintenue en l'état actuel en origine et destination.

Tant que cette ligne E n'ira pas à Pont de Claix, voire à Claix, le tronçon Foch-Vallier / Louise Michel obligera à une voire deux correspondances supplémentaires.

- Il importe donc que chacun consigne dans les registres :
- que le tronçon Foch-Vallier / Louise Michel n'aurait pas d'utilité pour la grande majorité des usagers, dans la mesure où son terminus obligerait à une correspondance supplémentaire. Elle conduirait même à une dégradation du service actuel.
- que l'utilité publique de ce tronçon Foch-Vallier / Louise Michel ne doit pas être déclarée et que la réalisation du projet ne doit pas entraîner de coupure des lignes 1 et 17.
- que le prolongement de la ligne E vers le Sud devra être traité dans un projet à venir vers Pont de Claix et aussi vers Vif-Vizille en tram-train.

Les aménagements latéraux

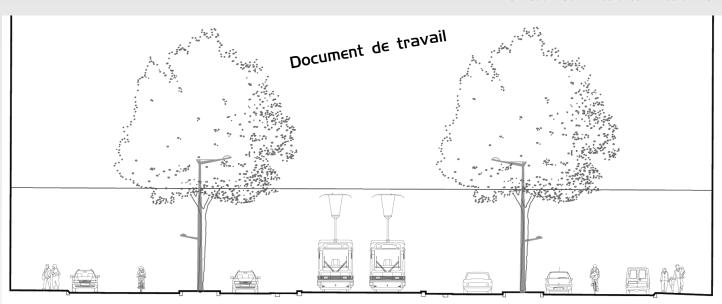
La ligne E présentée sera positionnée en site central. De part et d'autre, sur l'emprise de 22 mètres en section courante, on trouvera une chaussée de 3,20 mètres, une bande cyclable de 1,70 mètre et un trottoir de 2,65 mètres (réduit à 2,20 mètres à certains endroits).

A Grenoble, sur le cours Jean Jaurès, la chaussée sera à 3,50 mètres, à 3,20 mètres à la hauteur des stations, les contre-allées seront maintenues et réaménagées par la Ville, et les cyclistes pourront rejoindre la chaussée centrale avant chaque carrefour pour faciliter les changements de direction. La chaussée à une voie le long de la plateforme, est présentée avec une surlargeur franchissable mais non circulable côté gauche pour permettre le passage des véhicules de secours.

On peut s'interroger sur la différence de positionnement des aménagements cyclables à Grenoble d'une part et sur le reste de la ligne d'autre part. Du Fontanil à St Martin le Vinoux, la bande cyclable serait à droite et permettrait aux services de secours de dépasser les autres véhicules circulant sur la seule voie. A Grenoble, une bande de dépassement leur serait aménagée, sur la gauche des véhicules le long de la plateforme, ce qui priverait les cyclistes de la bande à droite. Les cyclistes rapides, confinés sur les contre-allées ne pourraient toujours pas emprunter cet axe.

- Il importe que chacun consigne sur les registres :
- la nécessité de créer un aménagement cyclable cohérent et continu sur tout le parcours à l'occasion de ce réaménagement durable d'un axe structurant de l'agglomération,
- que la surlargeur prévue côté gauche de chaque voie de la chaussée centrale à Grenoble pour les services de secours ne serait pas une bonne solution ni pour eux (risque d'inefficacité par stationnement sauvage) ni pour les cyclistes car elle empêcherait la réalisation d'un aménagement cyclable à droite comme sur le reste de l'axe.

Christian COTTE et la commission TC



Enquête publique projet de ligne E de tram

Ouverture du 18 octobre au 19 novembre 2010 de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique pour la construction par le SMTC de la ligne E de tram sur les Communes de Grenoble, St Martin le Vinoux, St Egrève et Fontanil-Cornillon.

Conjointement enquêtes sur la mise en compatibilité des PLU, sur les parcelles à acquérir, et au titre du Code de l'environnement (Loi sur l'eau), et aussi construction d'un pont sur l'Isère à Grenoble Porte de France pour le tram.

Dossiers à consulter en mairies, au SMTC.

Allez consigner vos observations dans les registres dans les mêmes lieux.

Réunions publiques à 20 heures :

à Grenoble, le 25.10.2010, à St Egrève, le 02.11.2010, à Fontanil-Cornillon, le 05.11.2010, à St Martin le Vinoux, le 08.11.2010.